

Е. П. Канивец,
кандидат экономических наук,
А. С. Пономарёва,
Донецкий национальный университет

АНАЛИЗ УБЫТОЧНОСТИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ, РАБОТАЮЩИХ НА РЫНКЕ РЕЧНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК УКРАИНЫ

Актуальность темы. В последние годы отрасль речного судоходства переживает спад: объём грузоперевозок сокращается с каждым годом. Только с января по октябрь 2013 г. объёмы речных грузоперевозок снизились на 25,4% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. Сегодня речными путями транспортируется менее 1% всех грузов, при экспертной оценке потенциальной доли речных перевозок в 15%. Речной транспорт перевозит только 10% объёмов 1980-х гг. Действующие на рынке судоходные компании не имеют достаточного грузооборота, чтобы быть коммерчески жизнеспособными.

Основной причиной стагнации отрасли эксперты видят как в падении спроса со стороны промышленных предприятий - основных потребителей услуг судоходных компаний, так и в отсутствии необходимой поддержки со стороны государства.

Однако, несмотря на сложившееся положение дел, отрасль в целом оценивается как перспективная. Доказательством этого служит вхождение на рынок новых компаний, в частности компании „Нибулон” (год основания – 2009 г.), общие инвестиции в строительство флота которой составили 69 млн \$ [1]. Следует также отметить, что в последние два года, начиная с 2012 г. наблюдается сокращение убытков судоходных компаний. Сохранение существующей динамики показателя при соответствующей поддержке со стороны государства, по мнению экспертов, может стать предпосылкой зарождения нового жизненного цикла отрасли.

Степень разработанности проблемы. Анализ речных грузоперевозок имеет место в работах Садловской И., Кривошея В., Киселева В., Головки С., Жученко В. Однако большинство работ научного характера посвящена в целом транспортной системе Украины, отдельным проблемам судоходной отрасли занимаются зачастую руководители судоходных компаний, аналитики профильных изданий, таких как „Порты Украины”, а также учёные, чья профессиональная деятельность связана с водным транспортом, что ограничивает степень разработанности проблемы и возможности ее решения.

Цель работы: выявление основных факторов убыточности компаний, занимающихся речными грузоперевозками, что позволит в дальнейшем более

системно подойти к проблеме, выработав конкретные механизмы ее решения.

Постановка проблемы. Сегодня на рынке речных грузоперевозок действует небольшое число игроков - около 10 предприятий. Среди них одна государственная компания – «Украинское Дунайское пароходство», три крупных частных компании – «Укрречфлот», «Укрферри», торговый флот «Нибулона» и ряд мелких компаний, владеющих несколькими судами и созданных в основном для удовлетворения потребностей крупных корпораций. При этом 75% всех грузоперевозок осуществляют 3 основных предприятия: «Укрречфлот», «Украинское Дунайское пароходство» и «Нибулон».

Конкурентные преимущества отрасли обеспечивает такой фактор как дальность перевозки грузов. По данному показателю речной транспорт находится на втором месте после авиационного, опережая автомобильный и железнодорожный (рис. 1).

Однако, обеспечивая менее 1 % всех грузоперевозок (в 2012 году – 0,22%), речные судоходные компании не могут считаться достаточно конкурентоспособными. Так, занимая в 2012 г четвертое место по объёмам грузоперевозок среди других видов транспорта, речной транспорт значительно уступает лидерам – автомобильному, железнодорожному и трубопроводному транспорту (рис. 2).

Структура грузоперевозок в Украине по видам транспорта существенных изменений не испытывает – доля автомобильного транспорта составляет 72 – 73%, ж/д – 27 – 28%, речного – до 1%. [3]

Большинство исследователей главную причину упадка судоходства и непривлекательности отрасли видят в несовершенстве законодательства, регулирующего грузовые перевозки в Украине. И, несомненно, влияние нормативных актов на деятельность судоходных компаний велико: размеры сборов, установленные государством тарифы на перевозки грузов, сложная процедура оформления контейнерных перевозок и другие нормы и законы – всё это осложняет функционирование судоходных компаний и влияет на финансовый результат их деятельности. Однако не стоит оставлять без внимания и другие факторы, влияние которых нельзя переоценить. Это в первую очередь общая экономическая ситуация в стране. И,

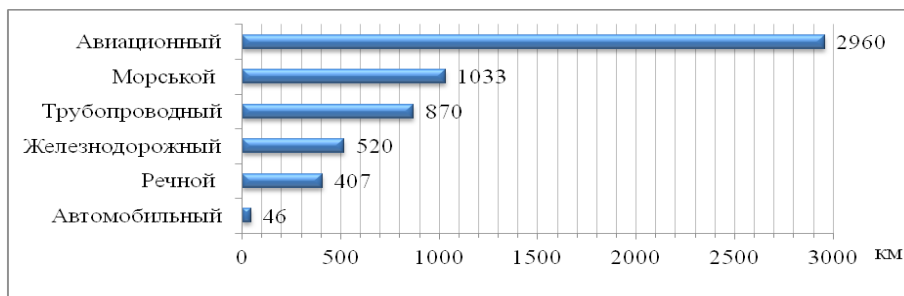


Рис. 1. Среднее расстояние перевозки 1 т. груза по видам транспорта, 2012г. [2]

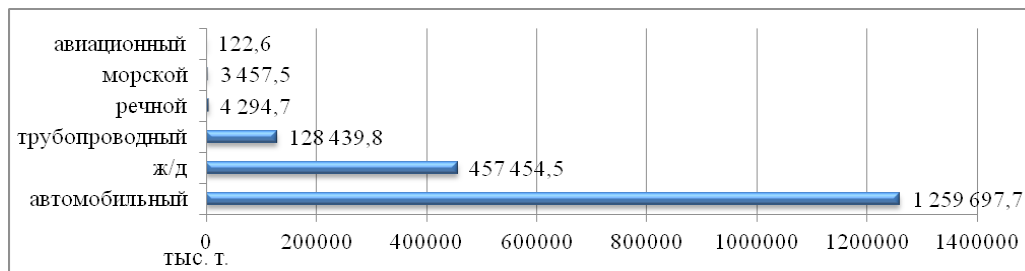


Рис. 2. Объёмы грузоперевозок по отдельным видам транспорта, 2012г.

конечно же, нельзя не учитывать мировые тенденции развития судоходной отрасли.

Анализ внутренних и внешних условий функционирования судоходной отрасли позволил выявить следующие факторы убыточности предприятий отрасли:

1. Высокие затраты производства услуг речного грузового транспорта;
2. Неравные условия конкуренции со стороны естественного монополиста на рынке грузоперевозок – „Укрзалізниця”;
3. Влияние общей экономической ситуации в стране на деятельность судоходных компаний;
4. Общемировые тенденции развития речного транспорта.

Рассмотрим каждый фактор подробнее с целью выявления возможных путей нейтрализации их негативных влияний на деятельность судоходных компаний.

Высокозатратность речных грузоперевозок.

Судоходство – отрасль фондоемкая. Для нормального функционирования судоходной компании необходим мощный флот, требующий регулярной модернизации. То есть, для того, чтобы начать судоходную деятельность, компания должна как минимум прикупить несколько судов. „Стартовый капитал” судоходной компании должен быть значительным. Так, например, одно судно 2000 г. выпуска обойдётся компании в 5 млн \$. Кроме того, суда в процессе эксплуатации изнашиваются и, соответственно, требуют ремонта. Диагностика состояния флота, текущий ремонт судов и обновление флота требуют значительных затрат.

Однако необходимо учитывать, что сам флот не обеспечит компании конкурентоспособность на рынке речных перевозок. Необходимым фактором успешной деятельности судоходной компании является наличие собственной развитой инфраструктуры. Это порты – часть берега реки (моря) с прилегающей акваторией, защищённая гидротехническими сооружениями от непогоды, на которой расположены здания и устройства для загрузки и разгрузки судов и их обслуживания. Прежде всего, порт – это безопасная стоянка для судов, и, конечно же, погрузочно-разгрузочный пункт. В портах располагаются складские помещения для временного хранения грузов, например, элеваторы для зерна. Компании, не имеющей собственных портов и складов, придётся пользоваться портовыми услугами других компаний, что ставит компанию в зависимое от конкурентов положение. Но, с другой стороны, содержание судоходной инфраструктуры – это весомая статья затрат компании.

Для доказательства высокозатратности отрасли воспользуемся показателем издержкоёмкости услуг (ИЕ) [4], рассчитанного на примере лидера рынка речных грузоперевозок – ПАО „Судоходная компания «Укрречфлот», судна которой обеспечивают 30% общего объема перевозок морским и речным флотом страны и 60 – 70% общего объема грузоперевозок по Днепру.

Показатель издержкоёмкости исчисляется отношением общей суммы затрат на производство и реализацию продукции (З) к стоимости произведенной продукции в действующих ценах (В):

$$I\ddot{E} = Z / B. \tag{1}$$

При его уровне ниже единицы производство продукции является рентабельным, при уровне выше единицы – убыточным. Однако наиболее информативным является не столько анализ абсолютных значений этого показателя, сколько его динамика как в целом по предприятию так и по отдельным элементам, а также факторный анализ показателя.

Экономические показатели деятельности ПАО „Укрречфлот”, необходимые для анализа издержкоёмкости, представлены в табл. 1. Рассматриваемый период анализа – два года – 2011 и 2012 гг.

Исходя из значений, представленных в табл. 1, видно, что показатели издержкоёмкости как в 2011 так и в 2012 гг. превышают 1, что свидетельствует об убыточности работы предприятия. Однако за последний год наметились позитивные сдвиги - значение показателя сократилось с 1,89 до 1,16 на 72,2 коп. или 38,28%. Изменения вызваны ростом выпуска (на 25,54%) при одновременном снижении себестоимости (на 22,51%).

Для проведения факторного анализа издержкоёмкости воспользуемся методом цепных подстановок, позволяющим выявить влияние каждого элемента затрат и объёма выпуска на издержкоёмкость.

Преобразуем формулу издержкоёмкости, разложив общую сумму затрат на экономические элементы:

$$I\ddot{E} = \frac{M + Z + C + A + Др}{B} \tag{2}$$

- где $I\ddot{E}$ – издержкоёмкость;
- M – материальные расходы;
- Z – расходы на оплату труда;
- C – расходы на социальные мероприятия;
- A – амортизация;
- $Др$ – другие операционные расходы.

Рассмотрим расчет влияния вышеуказанных факторов на изменение уровня издержкоёмкости в табл. 2. В представленных в таблице формулах индекс 0 указывает на данные предыдущего периода (2011 г), а индекс 1 – на данные отчетного периода (2012 г).

Проверить правильность расчётов можно с помощью равенства:

$$\Delta I\ddot{E} \text{ общ} = I\ddot{E}_1 \cdot I\ddot{E}_0 = \sum \Delta I\ddot{E}_i, \tag{3}$$

где $I\ddot{E}_0$ – издержкоёмкость в 2011 г.;

$I\ddot{E}_1$ – издержкоёмкость в 2012 г.;

i – фактор, влияющий на изменение издержкоёмкости.

Подставив в формулу (3) значения, получим:

$$\Delta I\ddot{E} \text{ общ} = 1,164 - 1,886 = -0,722 = \sum \Delta I\ddot{E}_i = -0,722 \text{ грн}$$

Т.е., равенство выполняется, что свидетельствует о правильности произведенных расчётов.

Таким образом, факторный анализ издержкоёмкости позволил сделать следующие выводы: рост издержек на 1 грн. готовой продукции напрямую связан с увеличением таких элементов затрат как материальные расходы и амортизация, в то же время сокращение показателя происходит благодаря снижению других анализируемых факторов, в первую очередь, фактора – „другие операционные расходы”.

Результаты анализа издержкоёмкости и факторов на него влияющих доказывают факт высокой затратности отрасли, в первую очередь, связанную с повышенной материалоемкостью и фондоемкостью производства.

Конкуренция со стороны „Укрзалізниці”. Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины „Укрзалізниці” – угроза всей судходной отрасли Украины. С целью стимулирования развития отраслей экономики государство установило низкие цены на грузоперевозки по железной дороге. Соответствующая политика заниженных тарифов на

Таблица 1

Экономические показатели деятельности ПАО „Укрречфлот” за 2011 – 2012 гг. [5]

Показатель	Год		Прирост, %
	2011	2012	
Затраты (З), грн.	631918	489656	-22,51
<i>в том числе:</i>			
<i>материальные расходы</i>	129073	141232	9,42
<i>расходы на оплату труда</i>	124738	114844	-7,93
<i>расходы на социальные мероприятия</i>	43614	41620	-4,57
<i>амортизация</i>	29642	48110	62,30
<i>другие операционные расходы</i>	304851	143850	-52,81
Выпуск (В), грн.	334971,1	420537	25,54
Издержкоёмкость ($I\ddot{E}$), грн	1,89	1,16	-38,28

Таблица 2

Факторный анализ влияния элементов затрат и объёма выпуска на издержкоёмкость

Фактор	Формула	ИЁ ₁	ΔИЁ
Материальные расходы	$ИЁ = \frac{M_1 + Z_0 + C_0 + A_0 + Др_0}{B_0}$	1,923	0,036
Расходы по оплате труда	$ИЁ = \frac{M_1 + Z_1 + C_0 + A_0 + Др_0}{B_0}$	1,893	-0,030
Расходы на социальные мероприятия	$ИЁ = \frac{M_1 + Z_1 + C_1 + A_0 + Др_0}{B_0}$	1,887	-0,006
Амортизация	$ИЁ = \frac{M_1 + Z_1 + C_1 + A_1 + Др_0}{B_0}$	1,942	0,055
Другие операционные расходы	$ИЁ = \frac{M_1 + Z_1 + C_1 + A_1 + Др_1}{B_0}$	1,462	-0,481
Выпуск	$ИЁ = \frac{M_1 + Z_1 + C_1 + A_1 + Др_1}{B_1}$	1,164	-0,297
Δ	$ИЁ_1 - ИЁ_0 = -0,722$		Σ

ж/д перевозки пагубно повлияла как на материально-технический фонд железной дороги, лишив предприятие возможности накопления инвестиционных ресурсов, так и привела к убыточности судоходных компаний, переманив низкими ценами потенциальных клиентов речных и морских перевозчиков. В результате даже компании, доминирующие на рынке речных грузоперевозок благодаря многолетней работе в этой отрасли и мощной материально-технической базе, вынуждены работать по минимальным тарифам, не обеспечивающим окупаемость деятельности компании.

Такое соотношение долей ж/д и речного транспорта объясняется именно разностью тарифов. Так, стоимость ж/д перевозки окатышей Полтавского ГОК до порта „Южный” составляет 80 грн/т (без НДС), тогда как стоимость аналогичной перевозки речным транспортом в полтора раза выше – 125 грн/т (без НДС) [3].

Адекватным показателем, по которому можно структурировать транспортную отрасль по объёмам транспортировок грузов является грузооборот, рассчитываемый как произведение объёма перевозки на среднее расстояние перевозки 1 тонны [2].

Из рис. 3 видно, что в среднем половина грузооборота Украины приходится на ж/д транспорт. При этом доля ж/д в грузообороте страны растёт. Эта тенденция распространяется и на автомобильный транспорт, а вот доля всех остальных видов транспорта, в том числе и речного, сокращается.

Индексация цен на ж/д перевозки не проводилась с 2009 г., что стало импульсом для развития других отраслей хозяйства страны, но в тоже время „затор-

мозило” развитие, в частности, речных перевозок. Руководители „Укрречфлота” вместе с представителями других судоходных компаний ведут переговоры с правительством и руководством „Укрзалізниця”, пытаясь отыскать компромиссное решение по поводу тарифов на перевозки. И уже есть некоторые успехи: в 2013 г. проведена индексация ж/д тарифов на 10,1%. Ожидается, что повышение цен на ж/д перевозки увеличит спрос на перевозки по реке, вернёт на реку „исторически” речные грузы: строительные материалы, руду, зерно. Так, по итогам 2012 года строительные материалы заняли 62% речных грузоперевозок, 12% и 10% – руда и зерновые соответственно (рис.4).

Влияние общей экономической ситуации на деятельность судоходных компаний. Судоходство, как элемент национального хозяйства, обязательно реагирует на изменения состояния экономики страны. Главным показателем состояния экономики считается ВВП. Чтобы выяснить характер зависимости между изменением общего состояния экономики и развитием речного судоходства, сопоставим динамику ВВП и динамику объёмов речных грузоперевозок в Украине за период 1991 – 2012 гг. (рис. 5). Для анализа использовался физический объём ВВП и объём грузоперевозок в натуральном выражении, что позволило исключить влияние общего уровня цен и тарифов на грузоперевозки. Базой сравнения приняты показатели 1990 г.

Графики демонстрируют, что динамика ВВП и объёма речных грузоперевозок имеют сходную тенденцию: резкое снижение к 1996 году, период рецессии с 1997 г. по 2002 г., период незначительного роста с 2003 г. по 2007 г., кризис 2008 – 2009 гг.

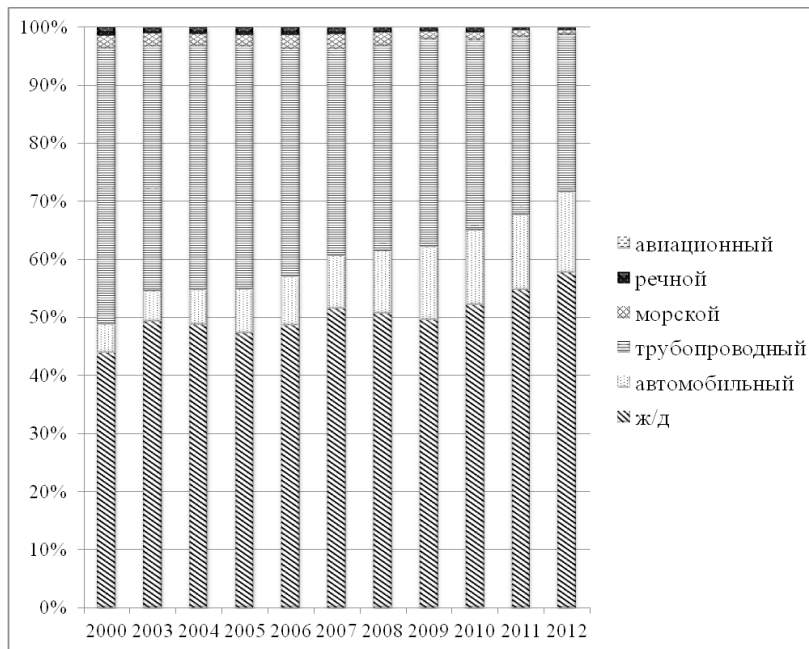


Рис. 3. Структура грузооборота по видам транспорта, 2000 – 2012 гг.

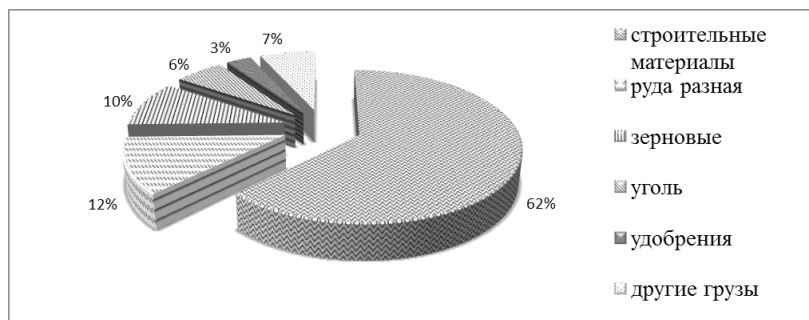


Рис. 4. Структура речных грузоперевозок по видам грузов, 2012г.

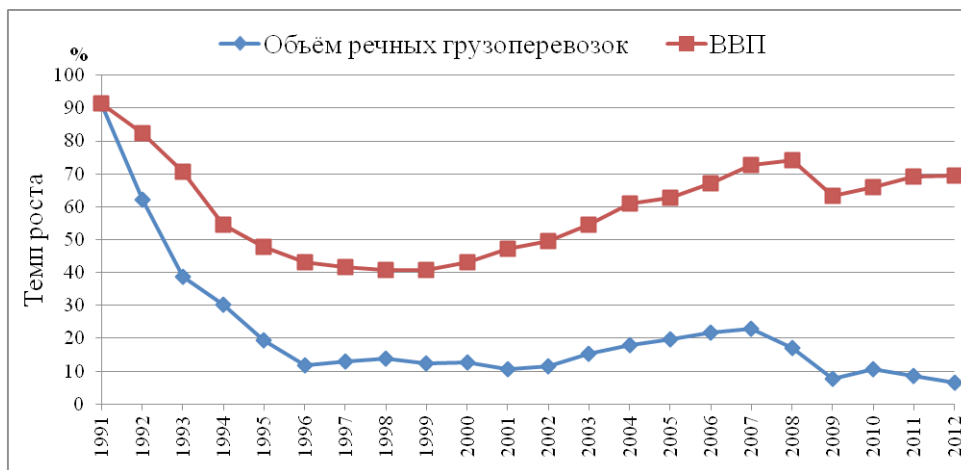


Рис. 5. Сравнение темпов роста ВВП и объёма речных грузоперевозок [6]

Анализ обнаружил, что в 2012 году объём речных грузоперевозок достиг минимума за период независимости Украины и составил всего 6,5% уровня 1990 года.

Общемировые тенденции развития речного транспорта. Речной транспорт признаётся самым удобным и экономным особенно для перевозок в особо крупных объёмах. Однако динамика доли речных грузоперевозок в общем объёме грузоперевозок в мире не подтверждает статус реки как перспективного, дешёвого и экологичного транспортного пути (рис.6)

В США речные грузоперевозки в начале века составляли 10% общего объёма грузооборота. Однако наблюдается чётко выраженная тенденция к снижению доли речных путей в обеспечении грузооборота страны. В ЕС с 2000 года сохраняются невысокие доли речных грузоперевозок. В Украине этот показатель ещё ниже, и повторяет мировую динамику: доля речных грузоперевозок сокращается.

Если сравнить структуру грузооборота по видам транспорта в Украине и в странах, которые имеют аналогичные Днепру, Дунаю и Южному Бугу судоходные реки, и соразмерны по территории с Украиной (например, Германия и Франция), то обнаруживается, что в Германии и Франции на долю речных перевозок приходится значительно большая часть грузооборота, чем в Украине (табл.3).

Согласно программе Европейского союза „EU energy, transport and GHG emissions trends to 2050: reference scenario 2013”, транспортную отрасль ждёт стремительный подъём в период 2010 – 2030 гг. [8] Эта тенденция настигнет как грузовой, так и пассажирский транспорт. Однако грузовой транспорт будет расти с большими темпами, нежели пассажирский. Рост грузооборота будет тесно коррелироваться с ростом ВВП. Большие ставки делаются на совершенствование логистики и на развитие мультимодальных перевозок: ж/д + автомобильные + речные. Европейскими учёными подсчитаны следующие показатели. В среднем для автомобильной перевозки небольшой партии товаров из Украины в Европу и по самой Европе необходимо 72 часа. При использовании комбинированной системы, и речного транспорта в частности, этот показатель можно сократить до 48 часов, а в некоторых случаях и до 24.

Темп роста речного грузооборота увеличится вместе с оживлением экономики и ускорением роста ВВП. По прогнозу, до 2050 года объём речных грузоперевозок в ЕС увеличится на 41%.

Векторы развития отрасли. Учитывая евроинтеграционный вектор развития Украины при исследовании причин упадка речного судоходства и в ходе поиска решений проблемы убыточности отрасли, следует обратить внимание на опыт стран ЕС в проведении политики в сфере речного транспорта.

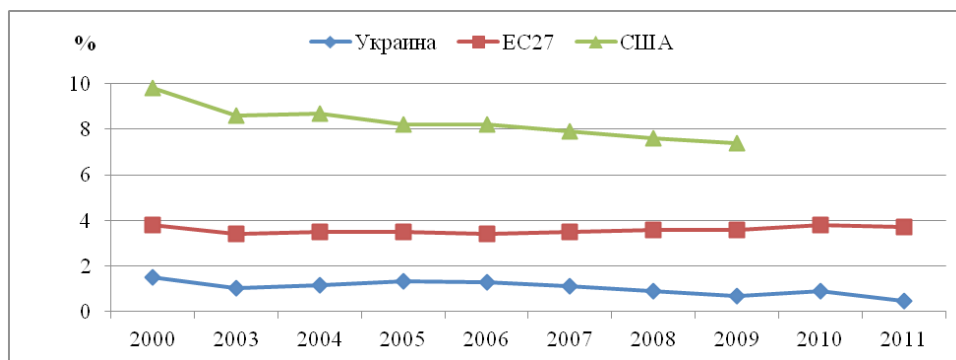


Рис.6. Динамика доли речного транспорта в грузообороте Украины, ЕС и США за период 2000 – 2011гг.* [7]

* Доли речных грузоперевозок в грузообороте США рассчитаны до 2009 г.

Таблица 3

Структура грузооборота в Украине, Германии и Франции, 2011 г.

Страна	Автомобильный	Ж/д	Речной
Германия	66%	18%	16%
Франция	72%	13%	15%
Украина	73,0%	26%	1%

По версии Corporate Solutions – консультанта, который занимался исследованием проблем и перспектив развития внутренних водных путей Украины – залогом развития речного транспорта должно стать эффективное государственное управление на основе прозрачных коммерческих принципов. Первым шагом административного реформирования должно быть создание Дирекции внутренних водных путей для качественного государственного управления отрасли. Новая дирекция будет работать по 2 направлениям: управление и развитие внутренних водных путей; техническое обслуживание инфраструктуры.

Для управления и развития внутренних водных путей дополнительно могут создаваться компании для управления реками на коммерческих основах для упрощения развития, повышения эффективности и обеспечения управленческой прозрачности. Эти компании могут быть государственными или акционерными компаниями, которыми владеет правительство.

Объём и масштабы, а также правовая схема деятельности компании по управлению внутренними водными путями должны определяться договором между компанией и правительством.

Самым важным инновационным элементом в новом подходе является финансовая автономия компании по управлению внутренними водными путями. Поэтому договор должен чётко закреплять коммерческие задачи и финансовые обязательства компании, а также определять условия получения компанией финансовой помощи от правительства. Программа финансовой помощи правительства и развития государственных органов должна быть сосредоточена на обеспечении безопасности судоходства, гарантируя судоходные фарватеры и оптимальное прохождение шлюзов и других речных объектов.

Необходимым условием, которое позволит повысить эффективность деятельности предприятий отрасли речного судоходства, является принятие закона о речном транспорте, который стал бы нормативно-правовой базой отрасли.

Настоящее развитие и капитальная реконструкция отрасли будут реализованы через инвестиционную деятельность частного сектора. Правительство может использовать следующие схемы привлечения частного капитала к сотрудничеству в сфере управления и развития внутренних водных путей:

1. Концессионную систему, которая часто используется для развития инфраструктуры водных путей. Концессионеры определяются на открытом тендере;

2. Договор о совместной деятельности, который позволяет объединить фонды и активы участников;

3. Лизинг, как возможный подход к предоставлению объектов инфраструктуры государственной собственности в частное пользование.

Ещё одной из наиболее очевидных проблем отрасли является высокая степень физического и морального износа флота. По оценкам специалистов Corporate Solutions обновление флота украинскому речному судоходству обойдётся в 500 млн. \$.

Одним из возможных способов помощи частному сектору в модернизации флота может быть внедрение адаптированного варианта схемы ЕС „новое за старое”, которая реализуется с января 1990 г. Программа включает в себя фонд списания. Обязательная уплата судовладельцами финансового взноса в фонд будет для них стимулом к участию в схеме и одновременно путём частичного финансирования программы помощи.

И хотя Дунай демонстрирует потенциал использования для пассажирских и грузовых перевозок, приоритетом является Днепр [9].

Выводы. 1. Издержки производства в судоходной отрасли превышают объёмы выпуска компаний. Снижение размеров сборов и тарифов на перевозку грузов, осуществляемых речным транспортом, а также упрощение процедуры оформления контейнерных перевозок позволит значительно сократить издержкуемость услуг судоходных компаний, повысив их привлекательность.

2. На рынке грузоперевозок Украины действует естественный монополист, составляющий целую подотрасль транспортного комплекса – „Укрзалізниця”. „Укрзалізниця” перевозит товары по сниженным тарифам. Это полностью лишает реку ее конкурентных преимуществ, а у железнодорожников не остается средств на модернизацию подвижного состава и инфраструктуры, их износ достигает критической точки. Пересмотр ценовой политики для „Укрзалізниця” позволит компаниям, обеспечивающим грузоперевозки другим видам транспорта, уравновесить свои конкурентные силы и повысить эффективность функционирования как анализируемых, так и смежных отраслей.

3. При формировании поддерживающей и стимулирующей политики отрасли необходимо учитывать ее специфику – судоходство относится к третичному сектору хозяйства: 84% речных грузоперевозок составляют строительные материалы, руда и зерно, то есть продукты добывающих и обрабатывающих отраслей хозяйства. Поэтому состояние речного судоходства необходимо анализировать в привязке к общему состоянию экономики, учитывая приоритетные направления развития национального хозяйства.

4. В мировой экономике наблюдается тенденция к сокращению доли речного транспорта в общем

об'єме грузообороту. Однак по прогнозам ЕС в связи с грядущим ростом ВВП и с развитием мультимодальных перевозок речной грузовой транспорт сломает нынешнюю тенденцию и вплотную последует за темпами роста ВВП.

5. Улучшению состояния отрасли и дальнейшему ее развитию могут способствовать проведение следующих мероприятий со стороны государства:

- созданию эффективного механизма управления внутренними водными путями Украины;
- принятии отраслевого законодательства, регулирующего речные перевозки;
- налаживании сотрудничества между государством и частным капиталом через концессионную систему, создание совместных предприятий и лизинг;
- внедрение программы обновления флота, за основу которой можно взять схему ЕС „новое за старое”.

Литература

1. **ТОВ „НИБУЛОН”**: офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nibulon.com/>
2. **Транспорт** и зв'язок України 2012: статистичний збірник / Державна служба статистики України. – К. : „Август Трейд”, 2013. – 268 с.
3. **Садловська І. П.** Аналіз сучасних грузопотоків в Україні и напрямлення их розвитку / І. П. Садловська // Наука и прогресс транспорта. – 2012. – № 42. – С. 317 – 324.
4. **Савицкая Г. В.** Экономический анализ / Г. В. Савицкая. – М. : Новое знание, 2005. – 651 с.
5. **Агентство** з розвитку інфраструктури фондового ринку України: офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://smida.gov.ua/>
6. **Державний** комітет статистики України: офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. **Transport** in figures: statistical pocketbook 2013 / European commission. – Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2013. – 132 p.
8. **Програма** Європейського союзу „EU energy, transport and GHG emissions trends to 2050: reference scenario 2013”, [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/trends-to-2050-update-2013.pdf>
9. **Підтримка** інтеграції України в Транс-Європейську Транспортну Мережу – ТЕМ-Т. Заключний звіт 5.1, [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.1_rivertransport_policy_paper_ukr.pdf

Канивец О. П., Пономарёва А. С. Анализ збитковості судноплавних компаній України, що працюють на ринку річкових вантажоперевезень.

Стаття присвячена виявленню факторів збитковості компаній, що працюють на ринку річкових вантажоперевезень в Україні. Виділені та проаналізовані

наступні фактори: висока витратомісткість річкових вантажоперевезень, конкуренція з боку „Укрзалізниці”, загальна економічна ситуація в країні та світові тенденції розвитку річкових вантажоперевезень. На прикладі лідера ринку – ПАТ „Укррічфлот” – детально проаналізована витратомісткість річкових вантажоперевезень за статтями витрат. Наведені тенденції розвитку ринку в Україні та світі, а також розглянуті перспективи галузі річкових транспортувань.

Ключові слова: річкові вантажоперевезення, витратомісткість, вантажообіг, структура вантажообігу, динаміка частки річкового транспорту.

Канивец Е. П., Пономарёва А. С. Анализ убыточности судоходных компаний Украины, работающих на рынке речных грузоперевозок

Статья посвящена выявлению факторов убыточности компаний, работающих на рынке речных грузоперевозок в Украине. К основным факторам были отнесены: высокочувствительность речных грузоперевозок, конкуренция со стороны „Укрзалізниці”, общая экономическая ситуация в стране и мировые тенденции развития речных грузоперевозок. На примере лидера рынка – ПАО „Укрречфлот” – подробно проанализирована издержкоёмкость речных грузоперевозок по статьям расходов. Приведены тенденции развития рынка в Украине и в мире, а также рассмотрены дальнейшие перспективы отрасли речных транспортировок.

Ключевые слова: речные грузоперевозки, издержкоёмкость, грузооборот, структура грузооборота, динамика доли речного транспорта.

Kanivets O. P., Ponomareva A. S. Analysis of the Causes of Loss Ukrainian Shipping Companies, Which Operating in the Market River Transportation

Article is devoted to identifying the causes of loss of companies, which operating in the river transportation industry of Ukraine. Identified and analyzed the following reasons: high cost of river transportation, low rates for rail transportation, the general economic situation in the country and world trends in river transportation. To confirm the high costs of river transportation, the expenses of the market leader – PJSC “Ukrrechflot” – were analyzed in detail. The Ukrainian and world market trends and future development prospects of river transportation industry are shown in this article.

Key words: river transportation, cost of transportation, freight turnover, structure of freight turnover, dynamics of the share of river transport.

Стаття надійшла до редакції 12.04.2014

Прийнято до друку 25.06.2014