

Экономические науки

УДК 338.47

Н.В. Кудрицкая, кандидат экономических наук

Институт экономики и прогнозирования НАН Украины (Украина, г. Киев)

E-mail: natalyust@ukr.net

Современное состояние и актуальные проблемы инновационного развития водного транспорта Украины

***Аннотация.** В статье проведен проблемно-ориентированный анализ современного состояния водного транспорта Украины исходя из сложившейся геополитической ситуации. Автором предпринята попытка выявления и систематизации внешних и внутренних факторов, влияющих на инновационное развитие водного транспорта Украины, что способствует повышению эффективности его функционирования в сложившихся условиях.*

***Ключевые слова:** инновационное развитие, водный транспорт, проблемы функционирования, внутренние и внешние факторы.*

Украина определила инновационный путь развития национальной экономики: инновационная направленность решает сегодня не только проблему выхода на современный уровень социально-экономического и научно-технологического процесса, но и определяет стратегию дальнейшего технологического роста. Развитие научно-технической и инновационной деятельности выступает ключевым фактором, который должен обеспечить вхождение Украины в круг экономически развитых государств. Технологический уровень страны определяется развитием базовых отраслей экономики, ведущее место среди которых занимает водный транспорт.

Исходя из современных условий функционирования национального хозяйства Украины, тенденций развития мирохозяйственных связей насущной проблемой является определение целевых направлений инновационного развития транспортной системы, разработка концептуальных основ совершенствования механизма государственного регулирования и путей повышения его эффективности. Необходимо обоснование теоретических, методологических подходов и разработка концептуальных основ совершенствования действующей системы организации управления, планирования и государственного регулирования деятельности водного транспорта, что обуславливает целесообразность формирования и реализации эффективной модели его развития как ключевой отрасли экономики. Реализация указанной цели заключается в усовершенствовании механизмов государственного регулирования инновационной трансформации водного транспорта, что обеспечит геополитическую независимость государства и определит оптимальные условия развития всего народнохозяйственного комплекса Украины.

Актуальность проблем инновационного развития водного транспорта подтверждена принятием Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года, утвержденной Распоряжением Кабинета Министров Украины от 11 июля 2013 года № 548-р, в которой определено, что стратегия позволит «проводить морскими портами инновационную деятельность путем применения новейших технологий, осуществления мер по ресурсосбережению, уменьшить негативное воздействие на окружающую среду», а также проекта Государственной программы развития внутреннего водного транспорта на 2013–2021 годы.

Проблемами инновационного развития водного транспорта занимаются многие отечественные и зарубежные ученые [1–5].

Характеризуя современное состояние морского транспорта Украины, необходимо, в первую очередь, отметить осложнение условий его функционирования, которое наиболее проявилось в 2014 году, что обусловлено переходом под юрисдикцию Российской Федерации пяти морских торговых портов, расположенных на полуострове Крым. Однако следует отметить, что удельный вес портов Автономной республики Крым в общем объеме переработки грузов портов Украины не был решающим, что свидетельствует о необходимости исследования незадействованного ресурсного потенциала других морских портов, расположенных на территории Украины. Так, удельный вес портов Крымского полуострова в 2013 году составил 7,7 % общего объема переработки грузов портов Украины. Наибольший удельный вес крымских портов (в общем объеме переработки грузов портов Украины) имел Севастопольский порт, наименьший – Ялтинский и Евпаторийский. Значительно сократилась доля

Керченского порта. Аналогичная тенденция наблюдалась в Евпаторийском и Феодосийском портах. Только Севастопольский порт за последние годы неуклонно наращивал объемы грузопотоков.

По данным инвестиционно-консалтинговой группы *Informall Business Group* объем крымского контейнерного грузопотока импорта и экспорта составил соответственно 10405 TEU и 3430 TEU. В результате потери Крыма Украина по итогам 2014 года потеряла 2,76 % импортного и 1,33 % экспортного или 2,18 % общего контейнерного грузопотока. Если оценить доходы, которые недополучили контейнерные терминалы Украины в связи с потерей грузопотоков, следующих в/из Крыма, то они составляют 1,7 млн долл. [6].

В настоящее время в Украине функционирует комплекс, который насчитывает 13 морских портов, способных переработать до 230 млн тонн грузов в год. Треть имеющихся мощностей принадлежат государственным стивидорным компаниям, износ основных фондов которых достигает 80 %. Ежегодно они теряют грузопотоки в пользу частных стивидорных компаний и терминалов. В 2014 году государственными стивидорными компаниями обработано 34 % общего объема грузов, переработанных в портах Украины [7]. Экономический ущерб Украине в результате потери портов Крыма может минимизировать развитие частных терминалов и портовых комплексов, которые за последнее время становятся альтернативой государственным портам

Подписание Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом (ЕС) открывает перспективы для развития украинского водного транспорта, приближает условия его функционирования до уровня европейских стандартов. Выполнение положений Соглашения требует проведение значительного объема работы по адаптации законодательства Украины в сфере функционирования морского и речного транспорта на принципах либерализации предоставления транспортных услуг, неограниченного доступа к международным рынкам транспортных услуг и торговли на коммерческой и недискриминационной основе путем выполнения положений Директив ЕС.

Инновационное развитие отрасли отражается в росте основных показателей его деятельности. Динамика показателя вспомогательных транспортных услуг морских, речных портов и причалов по обработке грузов (таблица 1) показывает, что в 2014 году произошло падение объемов переработки грузов в морских портах, что связано с военными действиями на востоке страны, аннексией Крыма и напряженностью ситуации в районе Азовского моря. Среди причин падения показателей работы морского транспорта Украины в 2014 году можно назвать переориентацию грузов на порты соседних стран, рыночные процессы. К примеру, транзитный грузопоток казахской нефти, который перерабатывал Одесский порт, был переориентирован на порт Тамань из-за высокой транспортной составляющей по сравнению с российским портом. Снизились объемы перевалки руды, которая шла через Илличевский порт вследствие переориентации грузопотока на внутреннее потребление, отмечается ухудшение ситуации на рынке черных металлов в результате падения спроса. Вследствие снижения мирового спроса на минеральные удобрения пострадал Керченский порт, который перерабатывал этот груз [8].

Таблица 1 – Вспомогательные транспортные услуги морских, речных портов и причалов по обработке грузов Украины

	2013	2014				2015				2016			
		1 квартал	полугодие	9 месяцев	год	1 квартал	полугодие	9 месяцев	год	1 квартал	полугодие	9 месяцев	год
Обработано грузов, всего, млн т, в том числе:	153,5	37,9	69,2	106,8	147,5	36,2	73,2	111,0	160,0*	38,0*	75,0*	115,0*	170,0*
морскими портами	149,5	37,4	67,4	102,9	142,4	35,5	71,4	107,3	140,0*	31,9*	63,1*	102,0*	135,0*
речными портами	4,0	0,5	1,8	3,9	5,1	0,7	1,8	3,7	5,2*	0,7*	1,7*	3,7*	5,0*

* Экспертная оценка

Анализ показателя помесечных объемов вспомогательных транспортных услуг морских, речных портов и причалов по обработке грузов водного транспорта Украины в 2013–2015 г.г. (рисунок 1) показывает значительные колебания итогов работы речных портов в зимний период, что связано с сезонным характером работ данного вида транспорта.

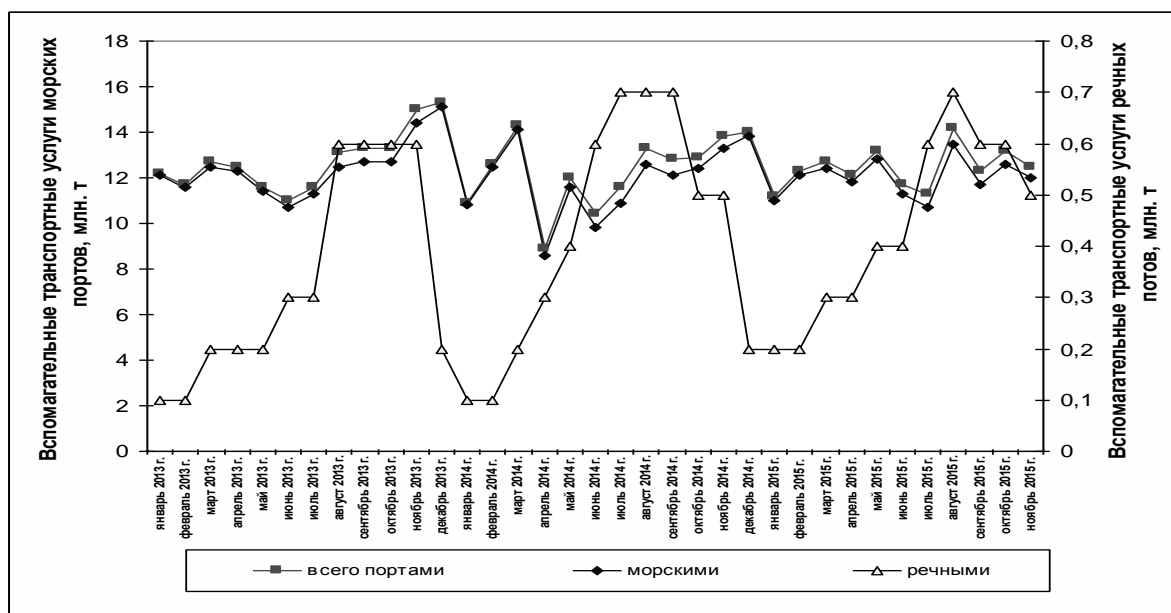


Рисунок 1 – Динамика объемов вспомогательных транспортных услуг морских, речных портов и причалов по обработке грузов в 2013–2015 г.г.

Динамика объемов перевозки грузов водного транспорта Украины в 2014 году (таблица 2) демонстрировала тенденцию к уменьшению вследствие падения объемов транзитных перевозок грузов (транзит морским транспортом за этот период уменьшился в 2 раза по сравнению с 2013 годом, транзита речным транспортом в 2014 году не было). Следует отметить, что Украина имеет проблемы для транзита грузов водным транспортом из-за несоответствия экономическим и техническим требованиям морских портов, внутренних водных путей, судоремонта, полнокомплектного судостроения.

Таблица 2 – Итоги работы водного транспорта Украины за 2013–2016 г.г.

	2013	2014				2015				2016			
		1 квартал	полугодие	9 месяцев	год	1 квартал	полугодие	9 месяцев	год	1 квартал	полугодие	9 месяцев	год
Перевозка грузов, млн т	6,3	0,9	2,3	4,3	6	0,9	2,4	4,8	6,4	1,0	2,5	5,5*	7,0*
Грузооборот, млрд ткм	4,6	0,8	2,9	4,3	5,5	1,2	2,6	4,1	5,4	0,8	1,7	3,5*	5,0*

* Экспертная оценка

Однако в первом полугодии 2015 года началось оживление работы морского транспорта Украины, что отразилось в увеличении объемов импорта и перевозок грузов во внутреннем сообщении морским, а также импорта грузов речным транспортом. Объем переработки грузов в морских и речных портах (причалах) Украины за I полугодие 2015 г. составил 73,2 млн т, что на 5,7 % больше, чем за I полугодие 2014 г. За этот период переработано 50,1 млн т экспортных грузов (68,4 % общего объема), 9,9 млн т импортных (13,5 %), 9,9 млн т транзитных (13,5 %) и 3,4 млн т грузов во внутреннем сообщении (4,6 %). По сравнению с I полугодием 2014 г. переработка грузов во внутреннем сообщении увеличилась почти в 4,0 раза, импортных грузов – на 33,3 %, экспортных – на 1,0 %. Переработка транзитных грузов сократилась на 13,8 %.

В настоящее время после подписания Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС возник вопрос о возрождении внутреннего водного (речного) транспорта Украины, инфраструктура которого насчитывает 11 портов. До распада Советского Союза речной транспорт Украины осуществлял массовые перевозки грузов и пассажиров, однако за годы независимости Украины он пришел в упадок. Украина, подписав Соглашение об ассоциации с ЕС, взяла на себя ряд обязательств по развитию внутреннего водного транспорта, в том числе по разработке в сотрудничестве с ЕС стратегии развития речного транспорта на основе национальной транспортной политики.

В 2014 г. Верховная Рада Украины ратифицировала Будапештскую конвенцию о перевозке грузов по внутренним водным путям (Закон Украины № 1229-VII от 17.04.2014 г.). Ратификация конвенции будет способствовать унификации правил международных перевозок грузов, что позволит устранить препятствия в осуществлении украинскими перевозчиками международных грузовых перевозок и расширить их участие в судоходстве на европейских реках, в частности, на реке Дунай.

В этом контексте Украина должна активизировать сотрудничество с ЕС в рамках работы Дунайской комиссии, в ноябре 2014 года утверждён мастер-план по восстановлению и обслуживанию фарватера Дуная и его судоходных притоков, а также Генеральный план восстановления и поддержания фарватеров на период до 2018 года. Странам, которые нуждаются в финансовой поддержке, ЕС может помочь обеспечить источники финансирования для выполнения генерального и мастер-плана в рамках европейских структурных и инвестиционных фондов. Для этого необходимо разработать и представить на рассмотрение Дунайской комиссии и других европейских институтов план вхождения украинских участков рек Днепр и Дунай в систему трансъвропейской транспортной сети TEN-T, а также актуализировать инфраструктурные приоритетные проекты украинского участка Дуная.

Целесообразным является участие Украины в реализации европейской инициативы возрождения речного пути E-40, который позволит использовать транзитный потенциал Днепра, соединив Черное и Балтийское моря, и будет способствовать восстановлению грузоперевозок из Украины в Беларусь. Международная водная магистраль E-40 проходит по территории Польши, Беларуси и Украины, соединяя порты Гданьск и Херсон по рекам Висла, Западный Буг, Припять и Днепр. Участие в данном проекте принесет Украине дополнительные доходы, сокращение логистических издержек, создаст возможности экспорта украинской продукции на новые рынки и позволит привлечь инвестиции в инфраструктуру [9].

Одной из основных проблем функционирования водного транспорта является значительное старение основных фондов. Средний уровень износа основных фондов предприятий морского и речного транспорта Украины составляет около 55,2 %, в том числе гидротехнических сооружений – 45,1 %, портовых кранов – 61,7 %, грузовых судов – 69,3 %, судов – 82,8 %. Фактический средний возраст флота составляет 14,2 года, судов «река – море» – 8,3 года, большинство судов имеют возраст 16–25 лет. Средний возраст скоростных теплоходов – 15 лет. По данным Государственной службы статистики Украины 81,9 % речных и 84,8 % морских судов находятся в эксплуатации более 20 лет.

Качество обслуживания заказчиков транзитных перевозок, сроки переработки грузов в портах определяются состоянием существующей инфраструктуры и степени приспособленности портов с требованиями современности. К сожалению, в большинстве украинских портов, которые были построены еще в прошлом веке (за исключением Одесского, Илличевского, Южного, Октябрьска и Усть-Дунайского) не осуществлена необходимая реконструкция.

Причальный фронт морских портов Украины имеет общую длину около 38 км, из которых в удовлетворительном техническом состоянии находится около 70 %. 30 % причалов, которые имеют неудовлетворительное техническое состояние и эксплуатируются с ограниченными технологическими нагрузками нуждаются в капитальном или профилактическом ремонте. 2 % длины причального фронта находится в аварийном состоянии и не эксплуатируется. Требуется ремонт или полной реконструкции 70 % открытых складских площадок, в первую очередь, в портах, осуществляющих перегрузку крупнотоннажных контейнеров и навалочных грузов открытого хранения. Не хватает закрытых складов со специальным оборудованием для хранения пищевых продуктов, а также химических грузов.

Технические средства обеспечения безопасности мореплавания (радиосвязь, центры регулирования движения судов, спасательно-координационный центр) также нуждаются в ремонте и модернизации. Радиосвязь функционирует удовлетворительно, но необходима замена устаревшего оборудования.

Береговая инфраструктура (включая объекты служебно-вспомогательного и обслуживающего назначения, сети и сооружения энергоснабжения, водоснабжения, канализационные сети, транспортные коммуникации и т.п.) в нынешнем техническом состоянии также нуждается в профилактическом и капитальном ремонте.

Законом Украины № 4709-17 от 17.05.2012 «О морских портах Украины» урегулированы правовые, экономические, социальные и организационные основы их деятельности, что будет способствовать модернизации и строительству новых мощностей в морских портах, а также привлечению значительных частных инвестиций. В связи с этим возникает необходимость в расширении территории морских портов. В международной практике этот процесс происходит за счет искусственно созданных земельных участков на водных объектах и земельных участков, отведенных в установленном законодательством порядке для размещения, обслуживания и строительства объектов портовой инфраструктуры. Принятие Закона Украины «Об искусственно созданных земельных участках на водных объектах в пределах акватории морских портов» позволит, с одной стороны, учесть общественные и государственные потребности в развитии территорий, с другой стороны, обеспечит увеличение привлечения инвестиций в развитие портовой инфраструктуры.

Одной из важнейших проблем инновационного развития водного транспорта является экологическая безопасность, которая состоит из двух составляющих – эксплуатационной

и аварийной [10]. Загрязнения, возникающие в процессе эксплуатации судов, портов и судоремонтных предприятий, образуются и сбрасываются постоянно, хотя и в относительно небольших количествах. При аварийных разливах происходят залповые сбросы большого количества загрязнителей, но они ограничены районом аварии и прилегающими территориями. При аварийном сбросе наблюдается массовая гибель обитателей моря, а при эксплуатационных загрязнениях происходит хроническое отравление всего моря. Все суда, построенные после вступления в силу Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 должны удовлетворять ее требованиям в части охраны окружающей среды; суда, построенные до этой даты, должны быть модернизированы с целью приведения их в соответствие с положениями Конвенции МАРПОЛ 73/78 и национальных правил по охране окружающей среды. Постановлением Кабинета Министров Украины № 771 от 21.09.1993 г. Украина ратифицировала присоединение к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов.

К основным мероприятиям предупреждения загрязнения водного бассейна транспортными судами следует отнести:

- запрет сброса загрязняющих отходов с судов во внутренних водоемах;
- принятие международных соглашений о прекращении сброса с судов всех видов отходов и слива нефтегрузов и загрязненной ими воды в открытых морях и океанах в пределах установленных зон;
- оборудование судов дополнительными средствами и установками по утилизации или уничтожению отходов;
- разработка новых конструкций судов, которые в большей степени гарантировали бы сохранение нефтегрузов в аварийных ситуациях.

Рассматривая водный транспорт Украины как сложную технико-экономическую систему, сформулируем внешние и внутренние факторы, влияющие на его инновационное развитие (таблица 3).

Таблица 3 – Внешние и внутренние факторы, влияющие на инновационное развитие водного транспорта Украины

Внешние факторы	Внутренние факторы
1	2
– политическая нестабильность, аннексия Крыма, в результате которой Украина потеряла пять морских портов, напряженность в районе портов Мариуполь и Бердянск	– недостаточная эффективность проведения структурной перестройки и реорганизации системы управления в соответствии с Законом Украины от 17.05.2012 №4709-17 «О морских портах Украины», неприятие Закона Украины «О внутреннем водном транспорте»
– ускоренное развитие транспортной инфраструктуры стран-конкурентов. Переориентация грузопотоков из портов Украины на порты соседних стран (Румыния, Болгария, Турция, страны Балтии). Завершение строительства российских портов Тамань и Новороссийск	– необходимость преодоления технологического и технического отставания инфраструктуры портов Украины по сравнению с портами развитых стран мира
– изменение конъюнктуры международного рынка транспортных перевозок (рост объемов комбинированных перевозок, рост требований к скорости и качеству транспортных услуг и перевозок, изменения в структуре транзитных грузов в пользу контейнеров, тарно-штучных грузов, уменьшение транзита металла, наливных грузов)	– необходимость создания единого информационного пространства, содержащего данные о грузопотоках, основных средствах портов, финансовых показателях; комплексное информационное обслуживание перевозчиков и электронный документооборот, внедрение современных информационных технологий на всех этапах логистического процесса, новых стандартов корпоративного управления, модернизации, бизнес-процессов, сертификации производственных процессов
– процессы совершенствования структуры международных транспортно-логистических систем. Украина готова участвовать в формировании универсальной, эффективной, единой транспортно-логистической системы, которая соединит как Азию с Европой, так и страны Балтийского, Черноморского, Каспийского и Средиземноморского регионов	– неэффективность мер по обновлению основных фондов, базовых объектов транспортной инфраструктуры, отсутствие комплексного подхода к техническому оздоровлению отрасли
– неопределенность относительно будущего функционирования судового хода Дунай – Черное море. Решение проблем в районе Дуная	– непоследовательность транспортной политики Украины, отсутствие государственного протекционизма в поддержке отечественных

Продолжение таблицы 3

1	2
соответствует стратегическим и политическим интересам государства, возрождение этого региона связано с развитием морехозяйственного комплекса и функционированием седьмого транспортного коридора	судоходных компаний, мер по стимулированию экспорта собственных транспортных услуг (преодоление зависимости внешней торговли от иностранного флота – отечественный флот обеспечивает лишь 7,5 % международных внешнеторговых операций)
– необходимость предупреждения загрязнения мирового водного пространства транспортными судами, что требует внедрения современных технологий и проведения экологического контроля водных ресурсов в соответствии с положениями Конвенции МАРПОЛ 73/78	– недостаточно гибкая тарифная политика, которая не учитывает изменения в тарифной политике стран-конкурентов и не способствует обеспечению конкурентоспособности перевозок морским транспортом Украины (наличие местных сборов, необходимость внесения финансового залога и т.д.)
– внедрение механизма «единого окна» в зоне деятельности таможни и морских портов, которая обеспечивается организацией системы электронного взаимодействия органов исполнительной власти и других участников внешнеторговых операций (транспортных агентов)	– недостаточный уровень подготовки квалифицированного кадрового потенциала работников морской и речной отрасли

Выводы. Таким образом, основными проблемами инновационного развития водного транспорта Украины являются:

- сверхнормативный уровень износа основных фондов и всех видов судов;
- отсутствие в нормативно-правовой базе Украины положений, которые бы обязывали владельцев судоходных компаний применять новейшие технологии обеспечения безопасности проведения работ и предотвращения загрязнений водной среды;
- недостаточная оснащенность объектов инфраструктуры портов гидротехническим оборудованием, на котором осуществляется перегрузка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов, техническими средствами мониторинга и документирования швартовых и грузовых операций;
- необходимость создания интеллектуальной информационной системы морского и речного транспорта, ориентированной на конечного потребителя транспортных и сопутствующих им услуг;
- отсутствие портов третьего поколения (международных логистических центров);
- необходимость внедрения специализации портов по видам грузов, которые они перерабатывают, что позволит повысить эффективность их работы;
- недостаточная подготовка квалифицированного кадрового персонала воднотранспортного профиля.

Подытоживая вышесказанное, можно сделать вывод, что при разработке и внедрении мероприятий реализации стратегии развития водного транспорта Украины на инновационной основе необходимо взвешенно подходить к проблемам реформирования отрасли, создавать условия для защиты отечественных судовладельцев, что будет способствовать повышению конкурентоспособности морского и речного транспорта на международном рынке перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизаційних підприємств водного транспорту України / П.І. Підлісний – К.: Наукова думка, 2003. – 344 с.
- 2 Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: монография / М.И. Котлубай. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2005. – 224 с.
- 3 Сечкин С. Эти неглубокие глубины / Порты Украины, 2012. – № 3. – С. 30–31.
- 4 Никулин Н. Порты Украины до и после реформы портового хозяйства // Порты Украины, 2012. – № 3. – С. 26–27.
- 5 Волков. А. Что ожидает порты после 14 июня 2013 года? – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transportinform.com/ports/205-chto-ozhidaet-porty>.
- 6 Влияние крымских событий на динамику контейнерных грузопотоков Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=52727>.
- 7 Проект Стратегічного плану розвитку морського транспорту на період до 2020 року. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q>.

- 8 Портовая реформа: откровенный разговор об успехах и пробелах ее реализации. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyij>.
- 9 Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>.
- 10 Семанов Г.Н. Морской транспорт и экологическая безопасность. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.internevod.com/rus/academy/sci/04/mor_tr.shtml.

REFERENCES

- 1 Pidlisnyi P.I. Efektyvnist upravlinskykh rishen podalshoho reformuvannia pryvatzatsiinykh pidpriemstv vodnoho transportu Ukrainy / P.I. Pidlisnyi. – K.: Naukova dumka, 2003. – 344 s.
- 2 Kotlubay M.I. Stanovlenie morskogo transporta v ryinочноy srede: Monografiya / M.I. Kotlubay. – Odessa: Institut problem ryinka i ekonomiko-ekologicheskikh issledovaniy NAN Ukrainy, 2005. – 224 s.
- 3 Sechkin S. Eti neglubokie glubiny // Portyi Ukrainyi, 2012. – # 3.– S. 30– 31.
- 4 Nikulin N. Portyi Ukrainyi do i posle reformyi portovogo hozyaystva//Portyi Ukrainyi,- 2012. – #3.– S. 26–27.
- 5 Volkov. A. Chto ozhidaet portyi posle 14 iyunya 2013 goda? – [Elektronnyiy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://transportinform.com/ports/205-chto-ozhidaet-portyi>.
- 6 Vliyanie kryimskih sobyitiy na dinamiku konteynernykh gruzopotokov Ukrainyi. – [Elektronnyiy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=52727>.
- 7 Proekt Strategichnogo planu rozvitku morskogo transportu na perIod do 2020 roku. – [Elektronnyiy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q>.
- 8 Portovaya reforma: otkrovennyiy razgovor ob uspehah i probelah ee realizatsii. – [Elektronnyiy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyij>.
- 9 Rozvitok richkovogo transportu u konteksti realizatsiyi Evrosntegratsiynih planiv Ukrayini. Analitichna zapiska Natsionalnogo Institutu strategichnih doslidzhen. – [Elektronnyiy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>.
- 10 Semanov G.N. Morskoy transport i ekologicheskaya bezopasnost. – [Elektronnyiy resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.internevod.com/rus/academy/sci/04/mor_tr.shtml.

ТҮЙІН

*Н.В. Кудрицкая, экономика ғылымдарының кандидаты,
Украина ҰҒА Экономика және бағдарлау институты (Украина, Киев қ.)*

Украина Су көлігі инновациялық дамуының қазіргі жағдайы мен өзекті мәселелері

Ағымдағы геосаяси жағдай негізінде баптың Украина су көлігі ағымдағы жылы жай-күйі мәселелерін-бағдарлы талдау. Қағаз осылайша мән-жайлар өз жұмысын тиімділігін арттыру, Украина Су көлігі инновациялық дамуына ықпал ішкі және сыртқы факторларды анықтау және ұйымдастыруды тырысады.

Түйін сөздер: инновациялық даму, су көлігі, проблемаларды жұмыс істейтін, ішкі және сыртқы факторлар.

RESUME

*N. Kudritzka, candidate of Economic Sciences
State Enterprise «Ukraine National Academy of Science Institute of Economics and Forecasting»
(Ukraine, Kiev)*

The current state and current issues of innovative development of water transport of Ukraine

In the article, the problem-oriented analysis of the current state of water transport of Ukraine based on the current geopolitical situation was made. The author has made an attempt to identify and organize internal and external factors that influence the innovative development of water transport of the Ukraine, that increase the efficiency of its operation under current conditions.

Keywords: innovative development, water transport, functioning problems, both internal and external factors.