DOI 10.26886/2311-4517.1(81)2022.1

УДК 656.073.235

**АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ
РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТАРНО-ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ**

Шкурко Є. Л., старший викладач

<https://orcid.org/0000-0002-5676-4566>

e-mail: shkurkoliza@gmail.com

Державний університет інфраструктури та технологій, Україна, Київ

**Безклубна Н. Л., голова ЦК «Транспортних технологій», викладач
вищої категорії,**

<https://orcid.org/0000-0002-8869-7994>

e-mail: nata_20082008@ukr.net

ВСП «Київський фаховий коледж морського і річкового флоту та транспортних технологій Державного університету інфраструктури та технологій», Україна, Київ

Юрцева О. С., здобувач

<https://orcid.org/0000-0003-0667-8755>

e-mail: alenayurc@gmail.com

Державний університет інфраструктури та технологій, Україна, Київ

У статті авторами проаналізовано сучасний стан вітчизняного ринку перевезень тарно-штучних вантажів в Україні, визначені основні проблеми та переваги перевезення тарно-штучних вантажів різними видами транспорту, досліджені попит та пропозиції на ринку перевезення тарно-штучних вантажів, виокремлено стратегічні напрямки розвитку перевезення тарно-штучних вантажів різними видами транспорту в умовах пандемії COVID-19. Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є дослідження світового ринку перевезень тарно-штучних вантажів у вигляді збірних вантажів за

допомогою контейнеризації.

Ключові слова: тарно-штучні вантажі, морський транспорт, авіатransпорт, автотransпорт, залізничний транспорт, ринок перевезень.

старший преподаватель, Шкурко Е. Л.; глава ЦК «Транспортных технологий, преподаватель высшей категории», ОСП «Киевский профессиональный колледж морского и речного флота и транспортных технологий Государственного университета инфраструктуры и технологий», Безклубная Н. Л.; соискатель, Юрцева Е. С. Анализ современного состояния и тенденций развития рынка перевозок тарно-штучных грузов в Украине / Государственный университет инфраструктуры и технологий, Украина, Киев

В статье авторами проанализировано современное состояние отечественного рынка перевозок тарно-штучных грузов в Украине, определены основные проблемы и преимущества перевозки тарно-штучных грузов различными видами транспорта, исследованы спрос и предложения на рынке перевозки тарно-штучных грузов, выделены стратегические направления развития перевозки тарно-штучных разными видами транспорта в условиях пандемии COVID-19. Перспективами дальнейших исследований в данном направлении является исследование мирового рынка перевозок тарно-штучных посредством сборных грузов с помощью контейнеризации.

Ключевые слова: тарно-штучные грузы, морской транспорт, авиатransпорт, автотransпорт, железнодорожный транспорт, рынок перевозок.

Ye. Shkurko, senior lecturer; N. Bezklubna, head of the central committee «Transport Technologies», teacher of the highest category,

SSU «Kiev Professional College of Marine and River Fleet and Transport Technologies of the State University of Infrastructure and Technology»; O.Yurtseva, applicant, Analysis of the current state and development trends of the market of containerized and artificial cargo transportation in Ukraine / State University of Infrastructure and Technology, Ukraine, Kyiv

In the article the authors analyze the current state of the domestic market of containerized and artificial cargo transportation in Ukraine, identifies the main problems and benefits of bulk cargo transportation by different modes of transport, examines supply and demand in the market of bulk cargo transportation, identifies strategic directions for the development of bulk cargo transportation different modes of transport in the context of the COVID-19 pandemic. Prospects for further research in this area are the study of the global market for transportation of bulk cargo in the form of groupage cargo through containerization.

Key words: containerized cargo, sea transport, air transport, motor transport, railway transport, transportation market.

Вступ. Розвиток дрібносерійного й індивідуального виробництва, інтенсифікація та розширення товарно-грошових відносин у багатьох країнах призвів до того, що в останнє десятиріччя виявилася загальносвітова тенденція збільшення загального обсягу вантажоперевезень. Змінилася структура вантажопотоків.

На ринку перевезень України з точки зору логістичного підходу при організації процесу доставки тарно-штучних вантажів необхідно враховувати інтереси всіх учасників процесу доставки при досягненні мінімальних витрат на його реалізацію.

Підвищення ефективності роботи різних видів транспорту у цілому, так і підвищення ефективності доставки вантажів для України – важлива державна задача, особливо в умовах глибокої системної

кризи транспортної галузі України, викликаній економічною нестабільністю країни.

Незважаючи на ситуацію у всьому світі з пандемією COVID-19, морські перевезення не стоять на місці, та навпаки борються із пандемією. Державна політика України будується щодо внутрішнього водного транспорту таким чином, щоб він у транспортному комплексі країни мав стабільну частку вантажоперевезень на багато десятиліть.

Порівняння перевезень тарно-штучних вантажів морським транспортом за 2019-2021 роки представлено на рис. 1.

Рис. 1. Порівняння перевезень тарно-штучних вантажів морським транспортом за 2019-2021 рр. [1]

З рис. 1 можна побачити, що перевезення тарно-штучних вантажів, у 2019 році склали 68,9%, в 2020 – 58,4%, в 2021 – 78,7%. Наприкінці 2019 року було неофіційно виявлено нову хворобу, яку згодом назвали COVID-19, через це відбулося стрімке падіння перевезень, але вони відновились у 2021 році, побивши рекорд України.

Перевезення тарно-штучних вантажів автомобільним транспортом не відстає від морського транспорту. Питанням розвитку і вдосконалення перевезень вантажів приділялася увага на всіх етапах розвитку економіки країни. Державне планування транспортної

системи поставило завдання створити основний транспортний скелет, який з'єднав би у собі дешевизну перевезень з надзвичайною провозоздатністю.

У наступних п'ятирічних планах розвитку народного господарства країни вдосконаленню роботи транспорту приділялася особлива увага. Автомобільний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи країни. Під транспортною системою розуміється сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління і зв'язку, облаштувань всіх видів транспорту, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних відносин.

Порівняння перевезень тарно-штучних вантажів автомобільним транспортом за 2019-2021 роки наведено на рис. 2.

Рис. 2. Порівняння перевезень тарно-штучних вантажів автомобільним транспортом за 2019-2021 рр. [2]

Перевезення тарно-штучних вантажів автотранспортом у 2019 році склало 26%, у 2020 році – 23%, 2021 році – 30,5%. Навантаження на автомобільний транспорт поступово зменшується, весь оборот вантажів перекидають на внутрішній водний та залізничний

транспорту, щоб розвантажити дороги, оскільки на них йде дуже велика завантаженість.

Перевезення вантажів малою швидкістю залізницею може здійснюватися контейнерами, дрібними, малотоннажними, вагонними, груповими та маршрутними відправками.

Порівняння перевезення тарно-штучних вантажів залізничним транспортом за 2019-2021 рр. наведено на рис. 3.

Перевезення тарно-штучних вантажів залізничним транспортом у 2019 році склало 46,3%, у 2020 році – 38,6%, 2021 році – 51,9%. Залізничний транспорт дуже повільний у порівнянні з морським транспортом і тому на нього покладено менше завантаження ніж на річковий чи морський транспорт.

Рис. 3. Порівняння перевезення тарно-штучних вантажів залізничним транспортом за 2019-2021 рр. [3]

Структура обсягу перевезень тарно-штучних вантажів та вантажообіг за видами транспорту наведено у табл.1.

Табл. 1

**Обсяги перевезень тарно-штучних вантажів та вантажообіг
за видами транспорту [4]**

Вид транспорту	Одиниця вимірювання	Зміна обсягу/вантажобігу по роках		
		2019	2020	2021
Морський	млн т/млрд т-км	957,3/1445,5	841,7/1329,9	1025,4/1513,6
Річковий	млн т/млрд т-км	164,2/246,5	98,3/146,2	231,5/365,4
Автомобільний	млн т/млрд т-км	254,3/324,4	214,2/316,5	324,9/421,3
Залізничний	млн т/млрд т-км	286,5/364,6	263,6/294,4	364,5/463,4
Авіаційний	млн т/млрд т-км	0,9/2,66	0,5/1,6	0,7/2,1

Падіння обсягів вантажоперевезень у 2020 році стало наслідком стагнації промислового та сільськогосподарського виробництва на тлі млявого попиту на продукцію українських виробників на зовнішніх ринках і зниження темпів зростання імпорتنих поставок.

У січні-вересні 2021 року обсяг промислового виробництва у країні зріс лише на 0,1%, випуск продукції обробної промисловості скоротився на 0,3%. Невелике збільшення виробництва у сегменті паливно-енергетичних ресурсів за рахунок зростання видобутку газу і нафти (на 0,8% в порівнянні з відповідним періодом 2020 року) не змогло переломити негативний тренд у формуванні вантажопотоків [1]. До того ж очікуваний ефект від зняття митних бар'єрів у значній мірі виявився охолодженням світового ринку і зниженням темпів зростання платоспроможного попиту всередині країни.

У 2021 році обсяг комерційних перевезень тарно-штучних вантажів навряд чи перевищить 2411 млн т (97,2% до рівня 2020 року), а вантажообіг скоротиться на 2,1%, до 3059,7 млрд т-км [1].

Як і у минулому році, основним драйвером внутрішнього попиту на вантажоперевезення залишається будівельна індустрія, що визначається високою динамікою житлового будівництва, а також продовженням реалізації масштабних інфраструктурних проєктів з бюджетним фінансуванням. При цьому слід зазначити, що зростання обсягів перевезень тарно-штучних вантажів забезпечується переважно автомобільним та річковим транспортом при негативних показниках роботи залізничного транспорту. З іншого боку, негативні очікування споживачів, пов'язані з нестійкою ситуацією на українському та світовому ринках, надають стримуючий вплив на динаміку виробництва та імпорту автомобілів, а також споживчих непродовольчих товарів.

У березні-листопаді 2021 року спостерігалось скорочення обсягів перевезень тарно-штучних вантажів на залізничному, автомобільному та повітряному транспорті. За даними Укррічфлоту [5], перевезення внутрішнім водним транспортом збільшилося на 26,4% за рахунок нарощування обсягів як сухих, так і тарно-штучних вантажів. За вантажообігом позитивну динаміку показали повітряний і внутрішній водний транспорт – 1,6 та 3,2% відповідно.

За даними Укрзалізниці [6], за дев'ять місяців 2021 року збільшилася навантаження на залізницю тарно-штучних вантажів (перш за все за рахунок зростання експортних відправок), залізної руди, хімічних і мінеральних добрив. Основним стримуючим фактором зростання перевезень залізничним транспортом залишаються інфраструктура та рухомий склад, знос основних засобів яких доходить до 60-80%.

Третій рік поспіль негативну динаміку демонструє морський транспорт. З урахуванням зниження тоннажу морського флоту під українським прапором обсяг перевезень зменшився у 2021 році на

43% проти 2020 року, при цьому вантажообіг знизився на 39%, у поточному році падіння вантажообігу може досягти 47%, а обсяг перевезень навряд чи перевищить 56% рівня 2020 року. Серед основних причин скорочення показників роботи морського транспорту слід виділити у цілому несприятливу кон'юнктуру світового фрахтового ринку, зниження кількості договорів на перевезення вантажів суднами під прапором України, передачу суден під іноземний прапор та зростання перевезень суднами під «зручним прапором» українських судноплавних компаній.

При цьому показники роботи більшості українських портів покращилися у порівнянні з 2020 роком за рахунок нарощування обсягів перевалки експортних вантажів. За даними Адміністрації морських портів України, їх вантажообіг у березень-листопаді 2021 року виріс на 3,8%, а за підсумками року може досягти 587 млн т. Перевищення обсягів 2020 року відзначається насамперед за тарно-штучними вантажами (+6,8%). Як і в минулому році, найбільш високі темпи зростання демонструє Одеський морський торговельний порт [7].

Виходячи з показників вантажообігу і динаміки тарифів у 2021 році темпи зростання ринку транспортних послуг у поточних цінах знизяться до 3% (тобто нижче рівня інфляції) у порівнянні з 12% роком раніше. Сукупний обсяг ринку на початок 2022 року досягне 1,9 млн грн (59,1 млрд доларів). Найбільш високі темпи зростання очікуються у сегментах перевезень тарно-штучних вантажів автомобільним та внутрішнім водним транспортом, доходи компаній, що здійснюють перевезення залізничним транспортом, виростуть у межах 2-3%. У сегменті послуг з обробки вантажів у портах і аеропортах зростання оцінюється у 4-5%.

Укрзалізниця – основа транспортної системи України (65% вантажів та 35% пасажирів).

На сьогодні тарно-штучні вантажі перевозяться переважно на легкових автомобілях. У той же час, інфраструктурна складова у залізничному тарифі не покриває поточних витрат Укрзалізниці.

Питання збільшення інфраструктурної складової тарифу та зближення тарифних класів є дуже важливим (різниця полягає у 2,7-кратній різниці між транспортними витратами різних тарифних класів).

Пандемія коронавірусу так чи інакше зачепила усі галузі економіки, істотне падіння відзначено і у сфері вантажних перевезень залізничним транспортом.

Для 2021 року на тлі уповільнення економічної активності і зниження цін на енергоресурси було характерне скорочення обсягів перевезень тарно-штучних вантажів усіма видами транспорту, включаючи залізничний.

Загальна динаміка падіння перевезення тарно-штучних вантажів за усіма видами транспорту у 2021 році представлений на рис. 4.

Рис. 4. Падіння перевезень тарно-штучних вантажів за усіма видами транспорту у 2021 р. [4]

Отже, у 2021 року усі види транспорту зменшили обсяг вантажних перевезень на 11,6% порівняно з минулим роком – до

546,6 млн тонн. У той же час деякі види транспорту зазнали значного зниження обсягу перевезень тарно-штучних вантажів, тоді як інші – деяке зростання. Зниження вантажних перевезень можна пояснити лише загальним економічним спадом через пандемію коронавірусу та пов'язаним із цим скороченням виробництва та логістики.

Висновки. Таким чином, слабкий розвиток та незадовільний стан мережі автомобільних доріг зумовлюють провідну роль залізничного транспорту у функціонуванні економіки країни і на доступну для огляду перспективу. Одну з проблем можна вирішити логістикою на автомобільному транспорті на сьогодні – який вид (або види) транспорту використовувати для перевезень вантажів споживачам і кому повинні належати транспортні засоби.

Основними проблемами водного транспорту є застарілі технології виробництва, енергозберігаюче обладнання, велика кількість застарілих і фізично зношених екологічних споруд, збільшення забруднення, проблеми безпеки тощо. Все це має негативні наслідки для навколишнього середовища. Реформування водного сектору є можливістю створення ефективної системи екологічної безпеки водного транспорту, яка буде повністю відповідати основним принципам національної екологічної політики.

Основними напрямками розвитку перевезень тарно-штучних вантажів різними видами транспорту є: скорочення дрібних відправок, скорочення сортування під час перевезення; укрупнення вантажних місць тарно-штучних вантажів, пакетизація тарно-штучних вантажів, застосування пакето-формуєчої машини, застосування плівок; перевезення тарно-штучних вантажів у контейнерах (навіть і з пакетами).

Література:

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України.
<<http://www.ukrstat.gov.ua>> (січень, 2022 року).
2. Укрзалізниця у вантажних перевезеннях не задовольняє потреби економіки, що зростає. < <https://cutt.ly/yOookQK>> (січень, 2022 року).
3. Обсяг залізничних перевезень вантажів збільшився на 3% у 2021 році. <<https://ports.ua/obsyag-zaliznichnih-perevezen-vantazhiv-zbilshivsya-na-3-u-2021-roczii/>> (січень, 2022 року).
4. Вантажообіг українського транспорту збільшився на 2,1%. <<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2859930-vantazoobig-ukrainskogo-transportu-zbilsivsa-na-21-derzstat.html>> (січень, 2022 року).
5. Укррічфлот. < <https://urf.ua/>> (січень, 2022 року).
6. Статистичні дані по Укрзалізниці.
<<https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici>> (січень, 2022 року).
7. Адміністрація морських портів України (АМПУ).
<<http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>> (січень, 2022 року).

References:

1. Official site of the State Statistics Service of Ukraine.
<<http://www.ukrstat.gov.ua>> (January, 2022).
2. Ukrzaliznytsia u vantazhnykh perevezenniakh ne zadovolniaie potreby ekonomiky, shcho zrostaie. < <https://cutt.ly/yOookQK>> (January, 2022).
3. Obsiah zaliznychnykh perevezen vantazhiv zbilshyvsia na 3% u 2021 rotsi. <<https://ports.ua/obsyag-zaliznichnih-perevezen-vantazhiv-zbilshivsya-na-3-u-2021-roczii/>> (January, 2022).
4. Vantazhoobih ukrainskoho transportu zbilshyvsia na 2,1%. <<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2859930-vantazoobig-ukrainskogo-transportu-zbilsivsa-na-21-derzstat.html>> (January, 2022).
5. Ukrriichflot. < <https://urf.ua/>> (January, 2022).

6. Statystychni dani po Ukrzaliznytsi.
<<https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici>>
(January, 2022).
7. The Ukrainian Sea Ports Authority (USPA).
<<http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti> > (січень, 2022 року).