

DOI: 10.32703/2664-2964-2019-46-5-19

УДК 656

JEL Classification L 95

Ольга Петренко, к.е.н., доц.

(зав. каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-1869-7999

ОЦІНКА СТАНУ ТА ДИНАМІКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ ТА ЄС

У статті проаналізовано показники стану та динаміки пасажирських морських перевезень в Україні за 2000-2018 рр. у внутрішньому та міжнародному сполученнях. Проведено порівняння з загальною інформацією про пасажирські перевезення всіма видами транспорту. Приділено увагу питанням безпеки пасажирських перевезень морем. Перевезення пасажирів морським транспортом за показниками стану, структури та динаміки скорочуються в Україні і зростають в ЄС, де більше третини належать Італії та Греції. Встановлено відмінність у класифікації пасажирських морських перевезень в Україні та ЄС. В Україні у статистичних спостереженнях передбачено поділ на міжнародні та каботажні морські пасажирські перевезення. В ЄС виділяють круїзні (за допомогою круїзних лайнерів) та не круїзні пасажирські морські перевезення (за допомогою поромів). Визначено основні тенденції та фактори, що впливають на розвиток пасажирського морського транспорту в Україні та ЄС.

Ключові слова: морський транспорт, пасажирські перевезення, Україна, ЄС.

Постановка проблеми. Транспорт впливає на розвиток економіки в цілому та регіонів зокрема, сприяє переміщенню ресурсів, пасажирів, соціальній мобільності й туризму. Довжина морського узбережжя України сягає 1900 км, крім того, наявність виходу до морів, а також виходу судноплавних річок до морського узбережжя є підґрунтям для розвитку морського пасажирського транспорту в нашій державі. Проте через ряд факторів, Україна не використовує свій потенціал. За даними Державної служби статистики України [13-15], обсяги пасажирських морських перевезень скорочуються, що не сприяє втіленню Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. [10].

Для реалізації державної політики з питань безпеки на транспорті загального користування утворено Державну службу України з безпеки на транспорті [6] шляхом об'єднання Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті. Основним завданням Державної служби України з безпеки на транспорті є здійснення державного нагляду та контролю за безпекою на транспорті,

© Петренко О.І., 2019

надання адміністративних послуг, проведення розслідувань аварій та катастроф, нормативно-правове забезпечення безпеки на транспорті [6]. Аналіз аварійності на транспорті України за 2017 р. [1] свідчить про зростання кількості аварійних подій на 68,4%, проте також про зменшення кількості загиблих та травмованих осіб. У галузі морського транспорту у 2017 р. збільшилась кількість подій до 18 з 5 у 2016 р., серйозних аварій – до 8 з 1, інцидентів – до 10 з 4, проте відсутні загиблі та травмовані [1, с.18]. Серед причин: переважно організаційні щодо маневрування суднами, навігаційні, технічні та психофізіологічні фактори.

Транспортним процесам інтеграції у світове та європейське співтовариство сприяє прийняття в Україні Конвенції ООН з морського права 1982 р., приєднання до Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS-74), Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. (МППСС-72), Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р. (SAR), Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. [9]. Проте для розбудови галузі потрібні комплексні заходи і першочергово державна підтримка.

У світовому мореплаванні в економічних оглядах [20-21] мова йде про зростання потужності світового флоту. Після п'яти років повільного зростання у 2017 р. зафіксовано значне розширення світового флоту. Протягом 2017 р. до загального світового тоннажу було додано 42 мільйони валових тонн, що відповідає 3,3% темпів зростання [20] і свідчить про активну участь морських перевезень у сфері транспорту в міжнародному масштабі.

За європейськими статистичними даними, загальна кількість пасажирів, які відправляються та прибувають порти ЄС, за даними 2017 р. оцінюється майже в 415 млн осіб, що на 4,6% більше у порівнянні з попереднім роком [20]. Проте у динаміці за останні десять років загальна кількість пасажирів, які відправляються та прибувають порти ЄС, зменшилась на 5,5% [17, 19]. В Україні таке зменшення складає 92%: 72 тис. осіб перевезено морським транспортом у 2018 р. проти 3761 тис. осіб у 2000 р. [13, 14].

Найбільша частка морських пасажирських перевезень в ЄС припадає на Італію та Грецію – сукупно 35% питомої ваги, близько 20% належить Данії [19]. У 2016-2018 рр. відзначають поживлення європейської економіки, відповідно зростають обсяги морських пасажирських перевезень. В Україні пасажирські морські перевезення суттєво скорочуються через обмеженість економічного зростання, недостатню популяризацію даного виду пасажирського транспорту та його невідповідність сучасним вимогам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У літературі питання пасажирських морських перевезень практично не розкриті. Більшість робіт присвячено юридичній складовій перевезення пасажирів морським транспортом, особливостям застосування норм права. Також увага приділяється безпеці на морському транспорті, особливо при здійсненні пасажирських перевезень. Економічна складова оцінки стану й динаміки пасажирських морських перевезень в Україні окремо не висвітлюється. Узагальнено тема пасажирських перевезень розглядається у складі водного транспорту у підручниках та монографіях науковців. Так, Л.Л. Ніколаєва та Н.Н. Цимбал [7] комплексно висвітлюють роботу морського транспорту, у тому числі пасажирські морські перевезення. Економічний складовий організації морських перевезень присвячена робота В.В. Жихаревої [4]. Аналіз роботи транспорту України за основними показниками наводить Л.В. Кушнір [6], у тому числі по пасажирських перевезеннях. Механізмам

ефективного управління підприємствами водного транспорту, з урахуванням особливостей пасажирського транспорту, присвячено праці О.Є.Бабиної та О.О. Карпенко [2], С.М. Семенової та О.М. Шпирко[12]. Умови, проблеми розвитку водного транспорту, у тому числі, у галузі пасажирських морських перевезень, приділено увагу В.Ф. Семенова та О.Д. Бикової[11]. Проблеми інтеграції української транспортної інфраструктури в транс'європейську транспортну мережу розглядає Н.О. Федяй [16], О.І. Петренко та Т.В. Дереповська [8]. Аспекти відповідальності та організації пасажирських перевезень морським транспортом висвітлює А.Ю. Пеховський [9]. Слід зазначити, що питанням пасажирського водного транспорту в Україні приділяється недостатня увага через їх незначну питому вагу та суттєві скорочення пасажирообороту, особливо у галузі морського транспорту. Проте у світі дана тематика – актуальна і цікава. Публікується значна кількість видань аналітичного характеру про результати досліджень обсягів, змін та тенденцій у морському транспорті загалом [20, 21, 17] та пасажирських морських перевезеннях зокрема [19]. Серед зарубіжних авторів можна виділити праці Баррі Роджиано Саллес [18] та Влатки Ступало, Алена Юджовіча, Анте Марквіца [22], в яких докладно представлено аналіз ринку пасажирських морських перевезень в Європі, розподіл між країнами ЄС, їх динаміка, структура. Проблема морського пасажирського транспорту в Україні полягає в занепаді галузі, недостатності інвестицій, інновацій та розбудови, а головне – відсутності відчутного інтересу з боку держави, інвесторів, громадськості, науковців, незважаючи на значний потенціал України для розвитку даного виду транспорту. Тому необхідно поглиблювати дослідження, виявляти динаміку, причини, аналізувати досвід країн ЄС та адаптувати його для України.

Мета статті полягає у висвітленні проблем та особливостей розвитку морського пасажирського транспорту в Україні, динаміки й тенденцій, порівняння зі станом галузі в ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для дослідження роботи пасажирського морського флоту важливо визначати поняття пасажирських перевезень. У статистичній базі даних [13, 14] кількість перевезених пасажирів обчислюється за кількістю пасажирів, які перевезені морськими суднами як транспортними засобами за всіма видами сполучення, підпорядкованого та не підпорядкованого розкладу. До кількості пасажирських перевезень включають послуги екскурсійних, прогулянкових і туристичних суден, водних таксі, інших плавзасобів за певний проміжок часу. Визначається кількість перевезених пасажирів відповідно до кількості проданих (оформлених) квитків або інших первинних облікових документів, які підтверджують факт перевезення пасажирів.

Розрізняють міжнародні та каботажні перевезення.

Загалом, морськими перевезеннями вважають перевезення, що здійснюються виключно морськими шляхами або перевезеннями змішаними типу річка-море, якщо портом відправлення або прибуття пасажирів є морський порт.

Міжнародні пасажирські перевезення морським транспортом – це перевезення пасажирів морськими суднами з причалів портів України в іноземні порти і навпаки. При цьому закордонними перевезеннями між іноземними портами є такі перевезення пасажирів морським транспортом, що здійснюються між портами іноземних держав, які належним чином оформлені відповідними документами на перевезення в закордонному або міжнародному сполученні [13]. Також як міжнародне класифікують перевезення, при якому відповідно до договору місце

відправлення і місце призначення розташовані у двох різних державах або в одній державі, якщо згідно з договором перевезення чи передбаченим рейсом проміжний порт заходу знаходиться в іншій країні [9].

Каботажні перевезення – це внутрішні перевезення пасажирів у межах Азовсько-Чорноморського басейну без виходу з шести територіальних вод і в межах водних шляхів або ділянок басейнів річок Дніпро, Дунай, Інгулець, а також між портами або причалами однієї акваторії, без виходу з територіальних вод, та які оформлені відповідними документами на перевезення у внутрішньому сполученні.

На морському транспорті перевізником може виступати будь-яке морське пароплавство, судноплавна компанія або порт. Перевізником може бути власник судна і фрахтувальник за договором тайм-чартеру або бербоут-чартеру. Таким чином, на відміну, наприклад, від залізничного транспорту, перевезення на якому здійснюються виключно суб'єктами державної форми власності, тобто залізницями, на морському транспорті ними можуть виступати суб'єкти господарювання незалежно від форми власності і організаційно-правової форми. Обов'язковою вимогою для здійснення перевезення пасажирів на морському транспорті є наявність у перевізника відповідного дозволу (ліцензії) на здійснення такої діяльності. Наявність ліцензій та дотримання встановлених вимог перевіряє Державна служба України з безпеки на транспорті.

Пасажиром визначається фізична особа, яка користується морським транспортом на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі придбаного групового проїзного документа. Пасажирські перевезення за видами сполучення також можуть поділятися на: внутрішні (каботажні) в межах країни; закордонні (міжнародні); місцеві, що здійснюються суднами портового пасажирського флоту між пунктами, які входять в межі певної адміністративно-територіальної одиниці; приміські, що пов'язують портові пункти, які розміщені на певній території, що адміністративно підпорядкована місту (району).

Основним обов'язком перевізника є доставити пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення.

Забезпечення безпеки, безпеки та комфорту як пасажирів, так і екіпажу має надзвичайно важливе значення для галузі пасажирських перевезень. Крім того, ефективність судноплавства може бути значно покращена та зменшено вплив на навколишнє середовище.

В українській термінології, пасажирське судно – це торгове судно, головна функція якого – перевезення пасажирів у морі. До пасажирських суден відносять такі типи:

Пороми – судна для щоденних або нічних коротких морських подорожей, що перевозять пасажирів та транспортні засоби.

Океанські лайнери, які, як правило, є пасажирськими або вантажо-пасажирськими/пасажиро-вантажними, що перевозять пасажирів і часто перевозять вантажі на більш тривалих рейсах.

Круїзні кораблі, які мають маршрут і зазвичай перевозять пасажирів у початковий пункт призначення, мають комплексний туристично-розважальний характер.

У європейській практиці експлуатація морських пасажирських портів здійснюється лайнерами та круїзними суднами. Тому статистичні дані в ЄС

виділяють круїзні та не круїзні морські пасажирські перевезення. Так, пасажирями круїзу є морські пасажирі, які здійснюють морську подорож на круїзному судні [15, с. 24]. Пасажирі круїзу перевозяться круїзними кораблями, не круїзні пасажирі – на поромках. Пором визначається за допомогою Interferry [22] як судно, яке використовується для перевезення пасажирів та/або транспортних засобів через водойми регулярно та часто.

За кількістю перевезених пасажирів морським транспортом за даними 2017 р. Італія та Греція з 74 млн осіб і 70 млн осіб відповідно, займають сукупно частку 35% від загальної кількості пасажирів та залишаються головними країнами щодо морського пасажирського транспорту в ЄС [19].

Найбільш популярним у морських пасажирських перевезеннях є грецький регіон Атікі, у якому зареєстровано найбільшу кількість перевезень морським пасажирським транспортом. На другому місці – хорватський регіон Ядранської Хорватії (Адріатична частина Хорватії). Італія та Греція традиційно залишаються провідними країнами у морських пасажирських перевезеннях.

Європейський круїзний ринок ділиться на два основні регіони: Середземномор'я та Північна Європа. Характерним для Європи є те, що порти північних країн – переважно міжнародні морські порти, тоді як південні (тобто середземноморські) європейські порти є здебільшого національними пасажирськими портами [22].

На відміну від руху вантажів, де загалом 60% товарів вивантажуються і 40% завантажуються в порти ЄС, різниця між кількістю пасажирів, які висаджуються (прибувають) та сідають (відправляються) в порти ЄС, як правило, невелика. Це означає, що морські пасажирські перевезення в Європі здійснюються в основному національними або внутрішніми поромними службами.

Європа є другим круїзним пунктом у світі після Карибського басейну. Головними центрами пасажиропотоків морським транспортом в Європі є країни Середземномор'я (Італія, Іспанія, Греція) та Північної Європи (Великобританія, Німеччина, Франція та Данія). Саме в галузі транзитного спрямування найбільшими є пасажиропотоки портів Франції, Нідерландів та Португалії.

В Україні немає окремих статистичних даних по найбільш активних портах та акваторіях для пасажирських морських перевезень. Втім, загальна динаміка пасажирських перевезень в Україні протягом 2000-2018 рр. демонструє суттєве скорочення (рис. 1).

Так, у 2000 р. було перевезено 7780 млн пасажирів, у 2005 р. – 8200 млн пасажирів, а починаючи з 2010 р. спостерігається зменшення показників від 6845 млн пасажирів до 4648 млн пасажирів у 2017 р. та до 4487 млн пасажирів у 2018 р.

Скорочення обсягу перевезення пасажирів у 2018 р. порівняно з 2017 р. становить 161 млн осіб або 3,4%, а у порівнянні з 2005 р. – 3713 млн осіб або 45%. Серед причин негативної динаміки є і скорочення чисельності населення України, кризові явища в економіці та низька купівельна спроможність, що не сприяють розвитку туризму та мобільності населення.

За даними Державної служби статистики України [13], за січень-вересень 2019 р. обсяги перевезення пасажирів склали 3167,4 млн осіб, що на 5,7% менше за аналогічний період 2018 р., у тому числі водним транспортом 0,6 млн осіб (динаміка +6,4%).

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ



Рис. 1. Динаміка перевезення пасажирів всіма видами транспорту в Україні за 2000-2018 рр., млн осіб

Джерело: складено за даними [14, с. 56]

Динаміка пасажирських перевезень морським транспортом в Україні за 2000 – 2018 рр. демонструє більш стрімке падіння (рис. 2), особливо, починаючи з 2014 р., що пояснюється тимчасовою окупацією Автономної Республіки Крим та м. Севастополь, оскільки саме цей сектор перевезень мав найбільший вплив для пасажирських морських перевезень.



Рис. 2. Динаміка перевезення пасажирів морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр., тис. осіб

Джерело: складено за даними [14, с. 64]

Найвищий показник по кількості перевезених пасажирів морським транспортом був зафіксований у 2005 р. – 11341 тис. осіб, що на 7580 тис. осіб або у 3 рази більше, ніж у 2000 р. Після світової фінансової кризи інвестиції у розвиток пасажирських морських перевезень було обмежено, відповідно попит на даний вид послуг теж зазнав скорочення, що негативно вплинуло на загальну динаміку перевезення пасажирів морським флотом. Якщо у 2010 р. було перевезено 6646 тис. пасажирів, у 2013 р. – 6642 тис. пасажирів, то у 2014 р. – всього 29 тис. осіб, скорочення склало більше ніж 229 разів. У 2018 р. показник пасажирських перевезень морським транспортом покращився і становить 72 тис. осіб, що на 43 тис. осіб або майже у півтора рази більше, ніж у 2017 р.

Імпульсом для поживлення пасажирських морських перевезень стали інвестиції у круїзні морські подорожі та прогулянкові рейси в морських портах, особливо в період відпочинку та літніх канікул.

Структура й динаміка перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення за 2000-2018 рр. представлена у табл. 1, з якої видно, що найбільше пасажирських морських перевезень здійснюється у внутрішньому каботажному сполученні – у 2018 р. їх питома вага склала 99% та 71 тис. осіб. У той час за міжнародним сполученням у 2018 р. перевезено всього 1 тис. пасажирів.

Слід зазначити, що скорочення пасажирських перевезень морським флотом відбувалось як у каботажному, так і міжнародному сполученні, але частка міжнародних рейсів була вагомішою, особливо у 2014-2016 рр. Дана динаміка та показники структури свідчить про те, що сфера міжнародних пасажирських морських перевезень має потенціал та попит на ринку, транспортним підприємствам необхідно працювати над якістю сервісу, різноманітністю послуг, туристичною рекламою та популяризацією морських прогулянок як засобу відпочинку та дістатись місця призначення у найбільш безпечний і романтичний спосіб. Також окрему увагу заслуговує розвиток яхтингу в Україні, що теж має вагомий імпульс для розвитку спорту і пасажирських морських перевезень.

Таблиця 1. Динаміка та структура перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення в Україні за 2000 – 2018 рр.

Показники	Роки								
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Перевезення пасажирів, тис. осіб,	3761	11341	6646	6642	29	26	30	29	72
У тому числі за видами сполучення, %:	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Міжнародне сполучення, тис. осіб	332	346	528	906	21	16	19	11	1
Питома вага міжнародного сполучення, %	9	3	8	14	72	62	63	38	1
Каботажне сполучення, тис. осіб	3429	10995	6118	5736	8	10	11	18	71
Питома вага каботажного сполучення, %	91	97	92	86	28	38	37	62	99

Джерело: складено за даними [14, с.64]

Динаміка пропуску осіб через державний кордон України за морською ділянкою кордону за 2000 – 2018 рр. має нестабільну динаміку із суттєвим скороченням, починаючи з 2015 р., що наочно представлено на рис. 3.



Рис. 3. Динаміка пропуску осіб через державний кордон України за морською ділянкою кордону за 2000 – 2018 рр., тис. осіб

Джерело: складено за даними [14, с. 68]

У 2000 р. через державний кордон України за морською ділянкою кордону було пропущено 1014,1 тис. осіб, у 2005 р. – 775,1 тис. осіб, у 2010 р. – 722,5 тис. осіб, а у 2015 р. – вже 386,9 тис. осіб. У 2018 р. морську ділянку державного кордону України перетнуло 351,4 тис. осіб, що на 12,7 тис. осіб або на 3,4% менше, ніж у 2017 р.

Як бачимо на рис. 4, найбільше скорочуються пасажиропотоки громадян України через морську ділянку державного кордону за міжнародним сполученням, питома вага яких у 2000 р. становила 37% або 370,9 тис. осіб, а у 2018 р. – всього 105,1 тис. осіб та 31% питомої ваги.

Частка іноземних громадян у структурі пропуску осіб через морський кордон України складає 63% або 643,2 тис. пасажирів у 2000 р. та 69% або 246,3 тис. пасажирів у 2018 р. Їх найбільша питома вага зафіксована у 2010 р. – 71% або 541,1 тис. осіб у перевезеннях морським транспортом.

Пасажиропотоки морським транспортом оцінюють також за допомогою динаміки пасажирообороту.

Пасажирооборот – це окремий показник роботи транспорту, який характеризує кількість перевезених пасажирів і обчислюється як добуток кількості перевезених пасажирів на відстань їхнього перевезення за кожною групою пасажирів. Пасажирооборот вимірюється в пасажиро-кілометрах.

Оцінка показника пасажирообороту в Україні показує не стійку динаміку протягом 2000-2018 рр., проте не такі суттєві скорочення, як кількість перевезених пасажирів (рис. 5). У 2000 р. пасажирооборот в Україні склав 113,1 млрд пас-км, у 2005 р. – вже 135,8 млрд пас-км, у 2015 р. – всього 97 млрд пас-км, у 2017 р. – 99,4 млрд пас-км, а у 2018 р. – вже 104,4 млрд пас-км.

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ



Рис. 4. Динаміка та структура пропуску осіб залежно від громадянства через державний кордон України за морською ділянкою за 2000 – 2018 рр., тис. осіб, %

Джерело: складено за даними [14, с. 68]

Зростання пасажирообороту у 2018 р. склало 5 млрд пас-км або 5% у порівнянні з показником 2017 р. Зростання відбулось в основному за рахунок зростання обсягів і пасажирообороту авіаційного транспорту.



Рис. 5. Динаміка пасажирообороту в Україні за 2000-2018 рр., млрд.пас-км

Джерело: складено за даними [14, с. 71]

За даними Державної служби статистики України [13], пасажирооборот за січень-вересень 2019 р., навпаки, зріс на 3,6% у порівнянні з січнем-вереснем 2018 р. і склав 81705,3 млн пас-км, у тому числі водним транспортом 22,9 млн пас-км, скорочення в динаміці на 8%.

Пасажирооборот морського транспорту у 2018 р. досяг свого рекордного мінімуму – 2088,9 тис. пас-км (рис. 6). У 2000 р. пасажирооборот морського транспорту становив 57822 тис.пас-км, у 2005 р. – вже 71273,5 тис. пас-км, а починаючи з 2014 р. скорочення до 17204 тис.пас-км, та до 10781,8 тис. пас-км у 2017 р. Така негативна динаміка свідчить про занепад галузі морських пасажирських перевезень.



Рис. 6. Динаміка пасажирообороту морського транспорту в Україні за 2000-2018 рр., тис. пас-км

Джерело: складено за даними [14, с. 72]

Структура й динаміка пасажирообороту морського транспорту за видами сполучення за 2000-2018 рр. показує, що найбільшого негативного впливу спричинило скорочення пасажирообороту саме за міжнародним сполученням, що подано у табл. 2.

У 2018 р. пасажирооборот у міжнародному сполученні склав 37% питомої ваги від загального показника пасажирообороту морським транспортом або 765,8 тис. пас-км. Питома вага пасажирообороту за каботажним перевезенням склала 63% або 1323,1 тис. пас-км. Структура пасажирообороту за обома видами сполучення нестабільна, міжнародне сполучення займало 67% питомої ваги у 2000 р., 99% у 2014 р. та всього 37% у 2018 р.

Середня відстань перевезення одного пасажирів морським транспортом у 2018 р. складає 29 км, а за міжнародним морським сполученням – 1094 км [2, с.73], що знаходиться на другому місці після авіаційних перевезень, середня відстань яких становить 2066 км. Варто підкреслити, що починаючи з 2014 р. міжнародні морські пасажирські перевезення суттєво зросли щодо попередніх періодів. Так, у 2014 р. цей показник склав 811 км, у 2017 р. – вже 992 км, а у 2000 р. – 116 км й у 2005 р. – всього 40 км. У 2018 р. найбільша відстань перевезення одного пасажирів морським транспортом у міжнародному сполученні за весь період дослідження.

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Динаміка та структура пасажирообороту морського транспорту за видами сполучення в Україні за 2000-2018 рр.

Показники	Роки								
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Пасажирооборот, тис.пас-км,	57822	71273,5	53707,5	44379,8	17204	14254,6	17838,3	10781,8	2088,9
У тому числі за видами сполучення, %:	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Міжнародне сполучення, тис. пас-км	38489,7	13559,6	19266,7	18891,5	17028,8	14038,5	17608,1	10514,5	765,8
Питома вага міжнародного сполучення, %	67	19	36	43	99	98	99	98	37
Каботажне сполучення, тис. пас-км	19332,3	57713,9	34440,8	25488,3	175,2	216,1	230,2	267,3	1323,1
Питома вага каботажного сполучення, %	33	81	64	57	1	2	1	2	63

Джерело: складено за даними [14, с. 72]

Слід зазначити, що показники пасажирських перевезень морським транспортом скорочуються суттєво протягом періоду, що аналізується, проте, оскільки їх обсяги не значні у загальність структурі пасажирських перевезень в Україні (менше 1%), вони не чинять вирішального впливу на макроекономічні показники або галузеві показники в цілому. Хоча потенціал пасажирських морських перевезень в Україні є, але він не використовується належним чином.

Висновки та пропозиції. Перевезення пасажирів морським транспортом за показниками стану, структури, динаміки та основних тенденцій свідчить про скорочення пасажиропотоків в Україні та їх зростання в ЄС. Є певні відмінності у представленні статистичної інформації, показники ЄС демонструють поживлення пасажирських морських перевезень, більше третини з яких належать Італії та Греції. В Україні класифікація пасажирських морських перевезень у статистичних спостереженнях передбачає поділ на міжнародні та каботажні. В ЄС зовсім інший підхід, там виділяють круїзні (за допомогою круїзних лайнерів) та не круїзні пасажирські морські перевезення (за допомогою поромів). В Європі значно більше уваги приділено розвитку морського пасажирського транспорту.

Україна є мальовничою та туристично привабливою країною, має розвинені порти, значну берегову лінію, омивається двома морями з виходом до Середземноморського басейну, вдале географічне місце розташування, м'який клімат. Все це є передумовою розвитку пасажирських морських перевезень та туристичної галузі, може надавати відчутні бюджетні надходження, сприяти покращенню туристичного морського іміджу України. Дана галузь потребує інвестицій для поповнення флоту сучасними комфортабельними суднами, державного фінансування для модернізації пасажирської портової інфраструктури, інформатизації, підтримки міжнародних організацій. Важливо комплексно розвивати пасажирські морські перевезення в Україні, у співпраці з залізничним, автомобільним і повітряним транспортом, туристичними та пошуковими операторами Booking, готелями, власниками круїзного флоту, а також з країнами-сусідами по морській акваторії.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Аналіз аварійності на транспорті України за 2017 р. (у порівнянні з 2016 р.)* Директорат з безпеки на транспорті. Підгот. Д.В. Плачінта. Київ: Міністерство інфраструктури України, 2018. 37 с. [Електронний ресурс]. URL: [https://mtu.gov.ua/files/АНАЛІЗ%20за%202017%20рік%20\(кінцева%20редакція\).pdf](https://mtu.gov.ua/files/АНАЛІЗ%20за%202017%20рік%20(кінцева%20редакція).pdf).
2. *Бабина О.Є., Карпенко О.О.* Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту: навч. пос. Рекомендовано М-вом освіти і науки, молоді та спорту України для студентів вищих навчальних закладів. Київська держ. академія водного тр-ту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2012. 326 с.
3. *Державна служба України з безпеки на транспорті* [Електронний ресурс]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/pro-sluzhbu>.
4. *Жихарева В.В.* Економіка морського транспорту: Учебник; под. ред. А.М. Котлубай, О.Н. Кирик. Харьков: «БУРУН КНИГА», 2012. 480 с.
5. *Інформація про водний транспорт України*: Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
6. *Кушнір Л.В.* Аналіз роботи транспорту України за основними показниками. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. 2015. Випуск 12. Частина 2. С. 42-47. [Електронний ресурс]. URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_12/65.pdf
7. *Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н.* Морские перевозки: учебник. Одесса: Одесская национальная морская академия, Феникс, 2005. 424 с.
8. *Петренко О.І., Дереповська Т.В.* Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. Ефективна економіка, 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>.
9. *Пеховський А.Ю.* Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом в Україні: дисертація на здобуття наук. ступеня к.ю.н. спец. 12.00.07; Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2017. 198 с. URL: http://phd.znu.edu.ua/page/dis/07/Pekhovskyi_dis.pdf.
10. *Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року*: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.
11. *Семенов В.Ф., Бикова О.Д.* Сучасні умови та проблеми розвитку водного транспорту України. Економіка та менеджмент: збірник наукових праць. Сер. Економічні науки. Луцьк: ЛНТУ, 2010. Вип. 7 (26). Ч. 3. С. 133-146. [Електронний ресурс]. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1969/1/Сучасні%20умови%20та%20проблеми%20розвитку%20водного%20транспорту%20України.pdf>.
12. *Семенова С.М., Шпирко О.М.* Управління грошовими потоками на підприємствах водного транспорту: обліково-аналітичний аспект: монографія. Київ: Центр учбової літератури, 2015. 252 с.
13. *Статистика*. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
14. *Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України 2018»*. За ред. І.Петренко, відпов. за випуск О. Мислінський. К.: ДССУ, 2019. 154 с. Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf.
15. *Статистичний збірник «Україна у цифрах 2018»*. Відпов. за випуск О.А. Вишневецька. Київ: Вид-во Державної служби статистики України, 2019. 45 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf
16. *Федяй Н.О.* Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в транс-європейську транспортну мережу. Ефективна економіка. 2018. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6764>. DOI: 10.32702/2307-2105-2018.12.93.
17. *Allianz Global Corporate and Specialty (2017). Safety and Shipping Review 2017.* Munich.
18. *Barry Rogliano Salles (2018). Annual review 2018: Shipping and shipbuilding markets.* Available at https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/brsgroup2018annualreview_pdf_668.
19. *Maritime ports freight and passenger statistics. Statistics Explained*, May 2019, 17 p. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/6652.pdf>.
20. *UNCTAD (2018). Review of Maritime Transport 2018* (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5, New York and Geneva) ISSN 0566-7682.

21. UNCTAD (2016). Review of Maritime Transport 2016 (United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.7, New York and Geneva).

22. Vlatka Stupalo, Alen Jugović, Ante Mrvica. Quantitative Analysis of Maritime Passenger Transport in Europe. "Naše more" 63(4), 2016., pp. 256-263. DOI 10.17818/NM/2016/4.2. URL: <https://hrcak.srce.hr/file/250600>.

REFERENCES

1. Transport accident analysis of Ukraine in 2017 (compared to 2016) Directorate for Transport Safety. Prepare. D.V. Theplacenta. Kyiv: Ministry of Infrastructure of Ukraine, 2018. 37 p. URL: [https://mtu.gov.ua/files/analysis%20for%202017%20year%20\(final%20edit\).pdf](https://mtu.gov.ua/files/analysis%20for%202017%20year%20(final%20edit).pdf). [in Ukrainian].
2. Babina, O.A. and Karpenko, O.O. (2012). *Finansovyy menedzhment na pidpryemstvakh vodnoho transportu [Financial Management at Water Transport Enterprises]*. Tutorial. pos. Recommended by M-education and science, you handspports of Ukraine for students of higher educational establishments. The Kiev state. Hetman Academy of Water named after Peter Konashevich-Sahaidachny. Kyiv: Issue of SIC GROUP UKRAINE, 326 p. [in Ukrainian].
3. Derzhavna sluzhba Ukrayiny z bezpeky na transporti [State Transport Service of Ukraine]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/pro-sluzhbu>. [in Ukrainian].
4. Zhikhareva, V.V. (2012). *Ekonomyka morskoho transporta [Sea Commercial Transport Economics]*. Kharkov. [in Ukrainian].
5. Information on Water Transport of Ukraine: Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>. [in Ukrainian].
6. Kushnir, L.V. (2015). *Analiz roboty transportu Ukrayiny za osnovnymi pokaznykamy [Analysis of Ukraine's transport performance by key indicators. Scientific Bulletin of Kherson State University]*. Naukovyy visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Seriya Ekonomichni nauky. [Series Economic Sciences]. Vol. 12. Part 2. P. 42-47. URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_12/65.pdf [in Ukrainian].
7. Nikolaeva, L.L. and Cymbal, N.N. (2005). *Morskie perevozki [Shipping]*. Odesskaya nacional'naya morskaya akademiya [Odessa National Maritime Academy], Feniks, Odessa, Ukraine, P. 424. [in Ukrainian].
8. Petrenko, O.I. and Derevpovskaya, T.V. (2017). *Problemy rozvytku mul'tymodal'nykh perevezhen' v Ukrayini ta shlyakhy yikh rozv'yazannya. [Problems of development of multimodal transportations in Ukraine and ways of their solution]*. Efektyvna ekonomika [Effective Economy], No. 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> [in Ukrainian].
9. Pehovsky, A.Yu. (2017). *Administratyvna vidpovidal'nist' za porushennya pravyl perevezennya pasazhyriv ta vantazhiv morskym transportom v Ukrayini [Administrative responsibility for violation of the rules of carriage of passengers and cargo by sea transport in Ukraine]*; dissertation for a science. Degree of Ph.D. spec. 12.00.07; Zaporizhzhya National University. Zaporizhzhia, 2017. 198 p. URL: http://phd.znu.edu.ua/page/dis/07/Pekhovskiy_dis.pdf. [in Ukrainian].
10. On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030: Or der of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018, No. 430-p. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/npas/proshvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>. [in Ukrainian].
11. Semenov, V.F. and Bykova, O.D. (2010). *Suchasni umovy ta problemy rozvytku vodnoho transportu Ukrayiny [Current conditions and problems of development of water transport of Ukraine]*. Ekonomika ta menedzhment: zbirnyk naukovykh prats'. Ser. Ekonomichni nauky [Economics and management: a collection of scientific works]. Avg. Economics sciences. Lutsk: LNTU, 2010. Vol. 7 (26). Part 3, pp. 133-146. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1969/1/Modern%20conditions%20and%20problems%20development%20water%20transport%20Ukraine.pdf>. [in Ukrainian].
12. Semenov, S.M. and Shpyrko, O.M. (2015). *Upravlinnya hroshovymy potokamy na pidpryemstvakh vodnoho transportu: oblikovo-analitychnyy aspekt [Cash Flow Management at Water Transport Enterprises: Accounting and Analytical Aspect]*. Kyiv: TSUL, ISBN 978-611-01-0752-5 [in Ukrainian].
13. Statystyka. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [Statistics. State Statistics Service of Ukraine]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. [in Ukrainian].
14. Statistical Collection «Transport and Communication of Ukraine 2018». Edited I. Petrenko, answered, for the issue of O. Myslinsky. Kyiv, SSSU, 2019. 154 p. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf. [in Ukrainian].
15. Statistical collection «Ukraine in numbers 2018». Answer for the release of O.A. Vyshnevskaya. Kyiv: Issue of the State Statistics Service of Ukraine, 2019. 45 p. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf. [in Ukrainian].

16. Fediai, N. (2018). *Osoblyvosti intehratsiyi ukrayins'koyi transportnoyi infrastruktury v trans'yevropeys'ku transportnu merezhu* [Features of the integration of ukrainian transport infrastructure into the trans'european network transport]. *Efektivna ekonomika* [An efficient economy], vol. 12, URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6764>. DOI: 10.32702/2307-2105-2018.12.93.[inUkrainian]
17. Allianz Global Corporate and Specialty (2017). *Safety and Shipping Review 2017*. Munich.
18. Barry Rogliano Salles (2018). *Annualreview 2018: Shipping and shipbuilding markets*. URL: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/brsgroup2018annualreview_pdf_668.
19. Maritime ports freight and passenger statistics. Statistics Explained, May 2019, 17 p. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/6652.pdf>.
20. UNCTAD (2018). *Review of Maritime Transport 2018* (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5, New York and Geneva) ISSN 0566-7682.
21. UNCTAD (2016). *Review of Maritime Transport 2016* (United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.7, New York and Geneva).
22. Vlatka Stupalo, Alen Jugović, Ante Mrvica (2016). *Quantitative Analysis of Maritime Passenger Transport in Europe*. «Naše more» 63(4), pp. 256-263. DOI 10.17818/NM/2016/4.2. URL: <https://hrcak.srce.hr/file/250600>.

Ольга Петренко, к.э.н., доц.

**(зав. каф. «Бизнес-логистика и транспортные технологии»,
Государственный университет инфраструктуры и технологий)**

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ДИНАМИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАИНЕ И ЕС

В статье проанализированы показатели состояния и динамики пассажирских морских перевозок в Украине за 2000-2018 гг. во внутреннем и международном сообщениях. Проведено сравнение с общей информацией о пассажирских перевозках всеми видами транспорта. Перевозка пассажиров морским транспортом по показателям состояния, структуры, динамики и основных тенденций свидетельствует о сокращении пассажиропотоков в Украине и их рост в ЕС. Есть определенные различия в представлении статистической информации, показатели ЕС демонстрируют оживление пассажирских морских перевозок, более трети из которых принадлежат Италии и Греции. В Украине классификация пассажирских морских перевозок в статистических наблюдениях предусматривает разделение на международные и каботажные. В ЕС совсем другой подход, там выделяют круизные (с помощью круизных лайнеров) но не круизные пассажирские морские перевозки (с помощью паромов).

Общее количество пассажиров, которые отправляются и прибывают в порты ЕС, по данным 2017 оценивается почти в 415 млн человек, что на 4,6% больше по сравнению с 2016. Наибольшая доля морских пассажирских перевозок в ЕС приходится на Италию и Грецию - совокупно 35% удельного веса, около 20% принадлежит Дании. В 2016-2018 гг. отмечают оживление европейской экономики, соответственно растут объемы морских пассажирских перевозок. В Украине пассажирские морские перевозки существенно сокращаются из-за ограниченности экономического роста, недостаточной популяризации данного вида пассажирского транспорта и его несоответствия современным требованиям.

Украина является живописной и туристически привлекательной страной, имеет развитые порты, значительную береговую линию, омывается двумя морями с выходом к Средиземноморскому бассейну, удачное географическое

расположение, мягкий климат. Все это является предпосылкой развития пассажирских морских перевозок и туристической отрасли, может оказывать ощутимые бюджетные поступления, способствовать улучшению туристического морского имиджа Украины. Данная отрасль нуждается в инвестициях для пополнения флота современными комфортабельными судами, государственного финансирования для модернизации пассажирской портовой инфраструктуры, информатизации, поддержки международных организаций. Важно комплексно развивать пассажирские морские перевозки в Украине в сотрудничестве с железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом, туристическими и поисковыми операторами Booking, гостиницами, владельцами круизного флота, а также со странами-соседями по морской акватории.

Ключевые слова: морской транспорт, пассажирские перевозки, Украина, ЕС.

**Olga Petrenko, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Head of the Business Logistics and Transport Technologies Department, State University of Infrastructure and Technologies)**

ASSESSMENT OF THE STATE AND DYNAMICS OF PASSENGER TRANSPORT BY MARITIME TRANSPORT IN UKRAINE AND THE EU

The article analyzes the indicators of the status and dynamics of passenger maritime traffic in Ukraine for the years 2000-2018 in domestic and international connections. The comparison with the general information on passenger transportation by all modes of transport is made. Passenger transportation by sea in terms of status, structure, dynamics and major trends indicates a decrease in passenger traffic in Ukraine and their growth in the EU. There are some differences in the presentation of statistical information, EU indicators show a revival of passenger maritime traffic, more than a third of which belong to Italy and Greece. The total number of passengers arriving and arriving at EU ports is estimated at almost 415 million people in 2017, up 4.6% from 2016. The largest share of maritime passenger traffic in the EU is in Italy and Greece - 35% of the total, about 20% belongs to Denmark. In 2016-2018, the recovery of the European economy is celebrated, and the volume of sea passenger transport is increasing accordingly. In Ukraine, passenger maritime transport is significantly reduced due to the limited economic growth, the popularization of this type of passenger transport and its inconsistency with modern requirements.

Ukraine is a picturesque and touristy country, has developed ports, a considerable coastline, is bordered by two seas with access to the Mediterranean basin, good geographical location, mild climate. All this is a prerequisite for the development of passenger maritime transport and the tourism industry, it can provide tangible budgetary revenues, contribute to improving the tourist maritime image of Ukraine. This industry needs investments to replenish the fleet with modern comfortable vessels, state funding for the modernization of passenger port infrastructure and support of international organizations. It is important to develop comprehensive maritime passenger transportation in Ukraine, in cooperation with rail, road and air transport, travel and booking operators, hotels, owners of the cruise fleet, as well as with neighboring countries in the maritime area.

Keywords: maritime transport, passenger transportation, Ukraine, EU.