УДК 338.49

**Романчук Світлана Валеріївна**

Асистент кафедри іноземних мов економічного факультету

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Україна, 01033, місто Київ, вул. Володимирська, 60

romanchuksvitlana1@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-4853-8892>

**ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ**

Транспорт завжди був основою функціонування економіки та окремих підприємств, забезпечуючи безперервність громадського виробництва та обігу товарів та послуг. У сучасному господарстві з його широкою мережею підприємств-постачальників сировини, напівфабрикатів і комплектуючих виробів і розвиненими зв’язками щодо реалізації готової продукції відіграє дедалі більшу роль. Рівень транспортного обслуговування вантажовласників, під яким розуміється результат власної діяльності транспорту та його безпосередньої взаємодії з галузями економіки, що обслуговуються, забезпечується сукупністю коштів, форм і методів виконання перевезень вантажів, істотно впливає на ефективність господарювання. Ці чинники знаходять вираження у вигляді ціни товарів на ринку, збільшуючи її при високому транспортному сервісі, або зменшуючи при низькій якості обслуговування. У свою чергу, залежно від змін на рівні транспортного обслуговування підвищується або знижується платоспроможний попит на перевезення вантажів та, відповідно, економічна результативність роботи транспорту. У зв’язку з цим оцінка ефективності окремих видів перевезень, в тому числі і річкових, необхідно розглядати в ширшому контексті економіки регіону та країни.

З реформуванням економіки та поглибленням ринкових перетворень зростає актуальність забезпечення якості та ефективності транспортного обслуговування. Проблема ефективної взаємодії річкового транспорту з галузями, що обслуговуються в системі вантажних перевезень, що охоплює як внутрішні, так і міжнародні сполучення, ще не отримала теоретичного узагальнення та розвитку, що ускладнює її практичне рішення з реформуванням економіки та роботою підприємств в умовах ринку[4].

Традиційно склалося поділ операцій та рішень, пов’язаних з рухом сировинних матеріалів та готової продукції у сферах постачання, виробництва, збуту та транспорту. Практиці роздільного управління цими операціями та рішеннями системна, організаційна концепція протиставляє методику, згідно з якою всі операції та рішення щодо організації просування матеріальних ресурсів плануються в рамках єдиної, інтегрованої виробничо-транспортної структури. У той же час функціональний поділ операцій у такій структурі призводить до створення спеціальних функціональних підсистем, через які проходять матеріально-транспортні та інформаційні потоки з місць виникнення сировинних матеріалів та готової продукції до місць їх споживання. Цілі цих підсистем, які мають свою організаційно-управлінську структуру, в умовах ринку часто перебувають у конфлікті, тому ринкова організаційно-економічна взаємодія транспорту та галузей економіки, що обслуговуються, повинна охоплювати дві взаємопов’язані та взаємозалежні сфери – оперативне управління та координацію[1]. Оперативний аспект полягає у безпосередньому управлінні потоковими процесами, а також виявленні зв’язків та взаємозалежності елементів та їх параметрів у системі вантажу руху, контролю за її функціонуванням. Координаційний аспект полягає у взаємопов’язаному управлінні всіх сфер і видів діяльності в системі, включаючи аналіз потреб та прогнозування попиту, обробку інформації про замовлення та рівень сервісу, розробку вимог до технічних засобів, технологій та умов перевезень, стандартів обслуговування тощо.

Оцінку ефективності річкових перевезень необхідно розглядати через призму двох методологічних підходів: мікроекономічного та макроекономічного. Мікроекономічний підхід (більш відомий як cost-benefit analysis – аналіз співвідношення витрат та результатів) найбільш поширений на практиці. Витрати та результати подаються у грошах, перші представляють

собою збільшення добробуту спільноти чи організації, другі – зменшення. Результати оцінюються сукупною готовністю платити (willingness to pay) за блага, які дає проект. Готовність платити – це максимальна сума, з якою член спільноти згоден заплатити за придбання одиниці відповідного товару чи послуги. Витрати оцінюються сукупно готовністю прийняти компенсацію (willingness to accept) за одиницю блага, що виділяється на реалізацію транспортного проекту. Аналіз витрат і результатів базується на схемі умовної рівноваги, яка може включати користувачів системи товарообміну, а також зосереджуватись не лише на економічних, але й суспільних чи екологічних наслідках діяльності [3].

 Характерною рисою мікроекономічного підходу є аналіз у межах однієї галузі чи ринку, однак, реалізація проекту може впливати на економіку за межами її локалізованої частини, наприклад, на зайнятість та завантаження потужностей у суміжних галузях [2]. Це призводить до необхідності оцінювати ефективність річкових перевезень у контексті економіки країни в цілому,враховуючи вплив проекту по всьому ланцюжку секторів економіки. Найбільш простою формою макроекономічного підходу є оцінка вкладу річкових перевезень в зміну ВВП.

**Література:**

1. Аніщенко О.В. Річковий транспорт України: сучасний стан та економічні перспективи розвитку. URL: http://business-navigator.ks.ua/journals/2018/45\_1\_2018/08.pdf
2. Іванова Н.В. Потенціал водного транспорту України в контексті утвердження парадигми сталого розвитку.URL:<http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/17_2018_ukr/48.pdf>.
3. Касич. А.О. Водні ресурси України як основа забезпечення стійкого розвитку транспортного комплексу. URL:<http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/8_2018/9.pdf>.
4. Харченко М.М.Доцільність розвитку річкового транспорту в Україні в контексті євроінтеграції.URL:<https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/09/282.pdf>.