

а також інформатизацією всіх сфер господарської діяльності. І це, в першу чергу, пов'язано з виникненням ризиків, якісне та ефективне управління якими здатне забезпечити успішне функціонування вітчизняних суб'єктів підприємництва.

#### Список використаних джерел:

1. Гвініашвілі Т. З. Науково-методичне забезпечення управління ризиками інноваційної діяльності на промислових підприємствах / Т. З. Гвініашвілі, Т. В. Гринько // Економіка та підприємництво: зб. наук. пр. / М-во освіти і науки України, ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана». – К. : КНЕУ, 2017. – № 39. – С. 267–278.
2. Grynko T. Organisational and economic mechanism of business entities' innovative development management / T. Grynko, T. Gviniashvili // Economical annals-XXI, 2017. – №165 (5-6). – P. 80–83.
3. Олійник Л. В. Управління інноваційним розвитком підприємства на основі формування інноваційних програм / Л. В. Олійник // Економіка та суспільство. – 2017. – № 3 (27). – С. 51–59.
4. Гринько Т. В. Формування системи управління інноваційним розвитком / Т. В. Гринько // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – №4. – С. 39–43.

**Русс Д. А., Тімар І. В.**

*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)*

### **ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

Україна ставши на шлях євроінтеграції, підписавши Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, прийняла на себе певні зобов'язання в частині подальшого активного розвитку внутрішнього річкового транспорту, що вимагає розробки «стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту». [1].

Україну вважають країною, яка має значний природний потенціал розвитку річкових транспортних перевезень. В нашій країні загальна довжина річок, придатних до судноплавства складає 4 400 км. Найбільш значущими є судноплавні шляхи Дніпра – довжина 1,2 тис. км і середня глибина 3,65 м, з протоками (Десни і Прип'яті), що забезпечують близько 90% загального обсягу перевезень річковим транспортом. На інші річки ( Дунай – 160 км, Буг – 155 км та інші

так звані малі річки) припадає 10% загального обсягу перевезень річковим транспортом. Головною транспортною річковою артерією України є Дніпро, навігація яким можлива майже увесь рік, її тривалість може складати 275–300 днів за рік, при цьому оціночна пропускна спроможність складає 35 млн т вантажів. На Дніпрі розташовано 13 спеціалізованих вантажних терміналів, 10 річкових портів, 6 шлюзів (Запорізький – один з найбільш глибоких шлюзів світу).

Розвиток річкових транспортних перевезень ґрунтується на врахуванні певних переваг даного виду транспорту, основними з яких є наступні:

- високий рівень екологічності порівняно з іншими видами транспорту;
- порівняно невелике інвестиційне навантаження на транспортні перевезення;
- вища енергоефективність транспортних перевезень;
- відносно низька собівартість вантажоперевезень, але існуюче державне тарифне навантаження, необґрунтовано високі рівні зборів, їх кількість та обов'язковість деяких з них (наприклад, лоцманського), гальмують розширення масштабів діяльності існуючих перевізників та стримують появу нових.

Державна політика в частині забезпечення розвитку річкових транспортних перевезень, яку можна охарактеризувати як напівмонополю, не лише не сприяє, а відчутно стримує розвиток річкового транспорту, призводить до зменшення їх конкурентоспроможності у порівнянні із залізничним та автомобільним транспортом.

З метою стимулювання розвитку річкових перевезень необхідно впровадити низку заходів, які б підвищили конкурентоспроможність річкового транспорту, зокрема:

- розробити й прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між авто, залізничним і річковим транспортом;
- ввести конкурентний підхід до тарифоутворення на залізничному транспорті;
- змінити принцип оплати зборів за проходження річковими суднами шлюзів, акваторій морських портів;
- забезпечити розвиток інфраструктури та оновлення річкового флоту;
- сприяти створенню логістичних шляхів з Європи до Азії та від Балтики до Чорноморського регіону;
- вводити судна на електричній тязі, задля зниження вартості перевезень;
- знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України.

Необхідно, також розвивати судноплавство в Одеському регіоні, який має декілька великих річок. Найбільш привабливою із них вважається ділянка Дунаю, який зв'язує Україну з європейськими країнами – членами ЄС у Центральній та Західній Європі, а також з Балканами. Будівництво паромної переправи «Ісачка – Орлівка» може активізувати судноплавство в регіоні. Зазначені заходи дадуть змогу розвантажити залізничний вузол біля Великої Одеси, розвиток річкового транспорту зміцнить позиції України в міжнародних транспортних коридорах.

Отже, проведений аналіз показав, що Україна має великий, але мало реалізований потенціал перевезень річковим транспортом. Зважаючи на перспективність розвитку річкового сполучення в західному напрямі, актуальною є реалізація інфраструктурних проектів у партнерстві України та країн – членів ЄС. За наявності державного сприяння та залучення відповідних інвестицій, внутрішні водні шляхи можуть стати гарною альтернативою існуючим транспортним схемам, що має забезпечити розвиток конкуренції на транспортному ринку, підвищення рівня транспортного забезпечення відправників та диверсифікації ризиків на етапі транспортування.

#### Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/projects/40/>
2. Гуржій Н. М., Городова А. В., Одинець Т. Є. // Економіка і суспільство / Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку// 2016. – Вип. 3. – Режим доступу: [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3\\_ukr/11.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/11.pdf)

**Д. е. н. Сазонець І. Л., Саленко А. С.**

*Національний університет водного господарства  
та природокористуванням (Україна)*

### **СИСТЕМА ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА УКРАЇНИ**

Основною рушійною силою національної економіки є розвиток підприємницької діяльності в усіх сферах народного господарства. Крім того, підприємництво активізуються в таких сферах як медицина, фізична культура та спорт, культура, що довгий час не було притаманно для пострадянського простору. Тому створення інституційних основ державної підтримки лібералізації підприємницької діяльності стає все більш важливою умовою економічного зростання в Україні. Серед інститутів державної підтримки лібералізації