

УДК 338.47:005.412(477)

R40

**Шандрівська Олена Євгенівна***канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри маркетингу і логістики  
Національний університет «Львівська політехніка»  
(Львів, Україна)***Якимишин Лілія Ярославівна***д-р екон. наук, доцент, професор кафедри промислового маркетингу  
Тернопільський національний технічний університет ім. І. Пулюя  
(Тернопіль, Україна)***Васильців Надія Михайлівна***канд. екон. наук, старший викладач кафедри маркетингу і логістики  
Національний університет «Львівська політехніка»  
(Львів, Україна)*

## СТРАТЕГІЧНА ОЦІНКА СЕРЕДОВИЩА РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

*Проведено PEST-аналіз середовища розвитку річкових перевезень в Україні. До розгляду взято політико-правові (перспективи удосконалення нормативного забезпечення на засадах екологічності та низькозатратності перевезень), техніко-технологічні (технологічний стан, рівень НДДКР, державна технологічна політика, занепад сфери суднобудування, слабкий трансфер технологій та обмін інноваціями), економічні (темпи розвитку економіки, структура зовнішньої торгівлі України, особливості світової торгівлі, розвиток сегменту суднобудування, бар'єри входу на ринок), соціальні (плинність кадрів за кордон, характер попиту на робочі місця в секторі, відтік з сектору експедиторів) чинники впливу на стан кон'юнктури у сегменті річкових вантажних перевезень в Україні.*

Ключові слова: річкові перевезення, PEST-аналіз, середовище розвитку, логістична концепція, логістична система країни

**DOI: 10.15276/mdt.2.2.2018.4**

**Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими або практичними завданнями.** Річковий транспорт є найбільш економічним та екологічно чистим видом транспорту, який має значний невикористаний потенціал розвитку в Україні. Такі чинники, як політика тарифоутворення, стан інфраструктурного забезпечення галузі, інтереси різних груп стейкхолдерів визначально впливають на формування стратегічних перспектив розвитку та реалізацію конкурентних переваг річковим транспортом.

Застосування положень логістики в діяльності річкового транспорту дозволяє виокремити його як вузловий елемент регіональних логістичних систем, який призначений сприяти вдосконаленню способів організації логістичної діяльності, що функціонує на засадах інноваційного розвитку, загальної доступності та охорони навколишнього середовища. Розвиток річкового транспорту в умовах глобалізації, інтернаціоналізації торгівлі та розвитку технологій передачі даних, з одного боку, уможлиблює застосування положень міжнародної та екологічної логістики, інноваційного, логістичного та соціально-відповідального менеджменту та маркетингу. З іншого боку, загострення внутрішньогалузевої та міжгалузевої конкуренції в умовах

зниження загального дедвейту суден та законодавчої невизначеності функціонування річкового транспорту [7] актуалізує проведення аналізу чинників впливу зовнішнього середовища на діяльність підприємств в сегменті річкових вантажних перевезень, що сприятиме реалізації судноплавного потенціалу, потенціалу вантажних перевезень річковим транспортом, придатного до функціонування потенціалу річкового флоту, потенціалу пропускної спроможності річкових причалів і портів.

З огляду на викладене, аналіз чинників впливу зовнішнього середовища на діяльність підприємств річкового транспорту в Україні в умовах застосування до них принципів логістики видається досить актуальним.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких покладений початок вирішенню даної проблеми і на які спирається автор.** Стан та перспективи розвитку річкового транспорту України досліджуються різними науковцями та інституціями. Зокрема, функціонування річкового транспорту в умовах євроінтеграцій – Національним інститутом стратегічних досліджень, напрями підвищення ефективності діяльності річкового транспорту – Міжнародним банком реконструкції та розвитку [1]. Особливості державного регулювання лінійних перевезень ріка-море в Україні висвітлені у праці [2]. Перспективні напрями міжнародного співробітництва України за участю Польщі, Словаччини, Угорщини, Фінляндії, країн Балтії, Швеції, Швейцарії у реалізації глобального інфраструктурного проекту «Новий Шовковий шлях» наведено у [3], що своєю чергою розширює потенціал залучення річкового транспорту у процесі доставки вантажів. Регламентация річкових перевезень за нормами національного права України проаналізована у [4]. Карпенко О.О. [5] займалася питаннями економічного розвитку транспортно-логістичних підприємств на засадах кластеризації.

**Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття.** У значній частині публікацій, в яких послуговуються терміном «транспортно-логістична система», провідна роль відводиться транспортній складовій, як основній, визначальній, що певним чином зводить до другорядного значення логістичну складову, за яку дехто вважає складську підсистему. Такий підхід може призвести до субоптимальних рішень щодо розвитку логістичної системи країни [6]. Тому автори поставили собі за мету здійснити комплексний аналіз чинників впливу зовнішнього середовища на діяльність підприємств річкового транспорту з огляду на перспективи активізації участі річкового транспорту у формуванні регіональних логістичних систем країни, приймаючи визначальною логістичну парадигму.

**Формулювання мети статті (постановка завдання).** Метою роботи є представлення результатів проведеного комплексного аналізу чинників впливу зовнішнього середовища на розвиток сегменту річкових вантажних перевезень в Україні в контексті прикладання до них логістичного підходу.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Мегатренди сучасності, розвиток торгівлі, необхідність адаптуватися до впливу чинників зовнішнього середовища, зміна транспортних маршрутів перевезень вантажів в обхід Росії змушує суб'єктів ринку вантажних перевезень за участю річкового транспорту розглядати останній як один з елементів логістичної системи країни регіонального/національного значення, що характеризується перевагами (щодо екологічності, рівня шуму, безпеки перевезень та цілісності вантажів, дальності перевезень) відносно альтернативних видів транспорту. З огляду на зростання внутрішньогалузевої та міжгалузевої конкуренції річковий транспорт має перспективи розвитку за умов зростання попиту на його послуги, ініційованого відповідними інституціями. Розкриття потенціалу розвитку річкового

транспорту вимагає проведення структуризації чинників зовнішнього середовища та аналізу їх впливу на діяльність підприємств річкового транспорту в Україні.

Аналіз показників функціонування підприємств сектора річкових вантажних перевезень засвідчив падіння товарообороту та обсягів перевезень вантажів. Зауважено, що домінуючим чинником впливу на функціонування підприємств галузі є похідний характер попиту на річкові перевезення залежно від розвитку основних сегментоутворюючих галузей, які обслуговує річковий транспорт (табл. 1).

Таблиця 1 – Аналіз динаміки показників функціонування річкового транспорту України за 2010-2016 рр.

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2010
Вантажооборот, млрд.ткм, в т. ч. за видами сполучення:	3,8	2,2	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5	0,394
Закордонне	3294,2	2010,1	1436,6	1171,4	1100,6	1287,4	1237,6	0,376
Каботажне	542,5	207,9	311,8	215,8	257,5	284,3	227,4	0,419
Обсяг перевезень вантажів, млн. тонн	7	6	4	3	3	3	3	0,429
Індекс обсягу перевезень вантажів, у % до попереднього року	136	82	75	66	111	100	115	–
Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів, км, в т.ч.	549	388	407	488	432	498	402	0,732
у міжнародному сполученні	991	965	1169	1021	955	1083	885	0,893
Інтенсивність перевезень вантажів, млн.ткм на 1 км довжини шляхів	1,8	1,0	0,8	0,7	0,8	1,0	0,9	0,5
Рухомий склад, од.	2064	2040	2040	2040	1261	1321	1312	0,636
Обсяг переробки вантажів річковими портами, млн. тонн	6	7	7	4	4	4	4	0,667
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів, тис. км	2,2	2,1	2,1	2,1	1,6	1,6	1,6	0,727

Джерело: [10–11]

Кількісний аналіз динаміки показників функціонування річкового транспорту України за 2010–2016 рр. свідчить про падіння вантажообороту на 60,6%, в т.ч. за видами сполучення: закордонне – на 62,4%, каботажне – на 58,1%; обсягу перевезень вантажів – на 57,1%. За умов зменшення середньої відстані перевезення однієї тонни вантажів на аналізований період на 26,8%, знизилась інтенсивність перевезень вантажів на 50% та обсяг переробки вантажів річковими портами – на 33,3%. У період за 2010–2016 рр. спостерігалось погіршення інфраструктурних показників річкового транспорту: рухомого складу – на 36,4% та експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів – на 27,3%. Тобто, для річкового транспорту є характерним падіння попиту промислових споживачів на перевезення вантажів. Це свідчить також про наявність слабких мотиваційних чинників щодо залучення підприємств річкового сектора до конкурентної боротьби за вантаж та клієнтурну базу, які супроводжуються занепадом елементів річкової інфраструктури, слабку інвестиційну привабливість даного сектора.

Зауважено високу залежність підприємств річкового транспорту від діяльності експортерів та імпортерів. Динаміку експорту-імпорту послуг річкового транспорту наведено у табл. 2.

Таблиця 2 – Аналіз динаміки експорту-імпорту послуг річкового транспорту у 2010-2016 рр., тис. дол. США

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2010
Експорт	72735,7	82952,1	63091,2	42299,6	46342,3	44494,8	29944,4	0,412
Імпорт	1214,8	1009,6	372,6	360,8	1087,6	600,8	351,1	0,289
Сальдо	71520,9	81942,5	62718,6	41938,8	45254,7	43894	29593,3	–
Коефіцієнт покриття імпорту експортом	59,87	82,16	169,33	117,24	42,61	74,06	85,29	–

Джерело: [10–11]

Видно, що експорт послуг річкового транспорту у 2016 р. відносно 2010 р. зменшився на 58,83%; імпорт послуг річкового транспорту – на 71 % при збереженні позитивного сальдо зовнішньої торгівлі даними послугами у аналізований період, що є наслідком падіння виробництва і споживання. Аналіз рівня доданої вартості товарів, що імпортуються, вказав на високий ступінь обробки готової продукції, а в структурі товарів, що експортуються, переважають сировинні низько технологічні товари з низькою доданою вартістю, що перетворює Україну на сировинний придаток та створює умови для масової еміграції трудового населення країни.

Негативні тенденції у розвитку річкового транспорту засвідчують гостру потребу у проведенні якісного аналізу впливу чинників зовнішнього середовища на розвиток вантажних перевезень річковим транспортом. Світовий досвід та практика господарювання вітчизняних підприємств репрезентує доцільність застосування для його проведення методики PEST-аналізу.

Розглянемо політико-правові чинники впливу на розвиток вантажних річкових перевезень (табл. 3) в Україні. Аналізу піддамо окремі положення законодавчого регулювання галузі, політичної ситуації в країні, митної політики.

Таблиця 3 – Аналіз політико-правових чинників впливу на розвиток вантажних річкових перевезень в Україні

Чинник	Прояв	Вплив
Функціонування річкових портів у нечіткому правовому полі.	У чинному законодавстві не визначені поняття «річковий порт», немає поняття території та акваторії річкового порту, не встановлені вимоги щодо портової логістичної інфраструктури, в т.ч. тимчасових (мобільних) пунктів прийому вантажів; заходів у сфері безпеки судноплавства; охорони навколишнього середовища; не сформовані положення щодо управління річковими портами, в т.ч. організації каботажних перевезень річковим транспортом. У проекті ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» річковий порт представлений як суб'єкт господарювання, а не як географічна територія, що не сприяє інвестуванню у річкові термінали та об'єкти річкової інфраструктури	–
Воєнні дії на території України.	Бойові дії на сході України та анексія Криму не сприяють реформуванню річкового транспорту, зокрема реалізації проектів Європейської комісії «Підтримка інтеграції України в Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), регіональний транспортний проект ТРАСЕКА, проект «Логістичні процеси і морські магістралі II» (ЛОГМОС) програми співпраці «Твінінг»	–
Фрагментарна участь держави у розробці норм функціонування річкового транспорту.	Відсутність нормативних умов для сталого розвитку річкового транспорту, неузгодженість функціонування річок та діяльності прибережних промислових територій і міст. Приватизація підприємств річкового транспорту та передача прав та функцій з обслуговування об'єктів інфраструктури, які мають стратегічне значення, що привело до втрати конкурентних переваг відносно галузі залізничних перевезень вантажів, в якій застосовано демпінгування	–
Формальність та зайвість отримання дозволу на каботажні перевезення суднами під іноземним прапором в МІУ (ст. 131 Кодексу торгового мореплавства України).	Відсутність дозволу у переліку документів дозвільного характеру, визначеного ЗУ «Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності». У ст. 131 Кодексу торгового мореплавства України зазначено суб'єкт дозволу, проте не уточнено об'єкт дозволу (каботажне перевезення як вид діяльності або судно), порядок та умови його отримання, платність або безоплатність видачі; строк видачі; перелік підстав для відмови у видачі; строк дії дозволу; перелік документів, для одержання дозволу	–
Інформаційна дискредитація роботи портів; прояви корупції у портах.	Потужна інформаційна пропаганда в Росії, Білорусі щодо корупції та захоплення вантажів в українських портах представниками «Правого сектора». Застосування корупційних сфер, які дозволяють приховувати товари від митного контролю за схемою: заниження митної вартості товарів та надання недостовірної інформації щодо рівня якості, номенклатури, кількості та ваги, що значно зменшує митні платежі. Відсутність вільного доступу до порту, в т.ч. через необхідність оплати за проїзд на територію порту для порожнього контейнера. Відсутність чіткої спеціалізації роботи митних органів та агентурних силових структур, що ускладнює процедуру огляду вантажів. Наявність корупційних факторів у законопроектах № 2475а, №2712 та 2713: щодо сплати річкового збору не до державного / місцевого бюджетів, а до адміністрації річкових водних шляхів, яка контролюватиметься фінансово-промисловою групою з російським капіталом; створення передумов безконтрольного використання іноземними суднами річкових водних шляхів України, без урахування можливостей українських перевізників. Відсутність відповідальності за здійснені порушення у портах та на транспорті	–

## Продовження таблиці 3

Необхідність у формуванні ефективних засад розвитку нормативно-правового середовища в секторі контейнерних перевезень у середньостроковій перспективі.	Формування ефективного нормативно-правового середовища сприятиме розвитку ринкових засад функціонування перспективного сектора – контейнерних перевезень за участю найактивніших учасників сегменту перевезень (експедиторів, а також портів, терміналів, ліній та ін.), що дозволить, за оцінками експертів, знизити вартість перевезень у п'ять разів – до \$0,2 центів за тонну та спростити умови інвестування у разі прийняття оновленого ЗУ «Про внутрішній водний транспорт»	+
--	---	---

Джерело: систематизовано на основі [9–17]

Питання впливу політико-правових чинників на розвиток річкового транспорту, призначенням яких є здійснювати правове регулювання роботи у цій галузі та унормувати організаційно-правові форми річкових портів, піддаються гострій дискусії у законопроектах №2475а та № 2475а «Про внутрішній водний транспорт». Найбільш проблемними положеннями визнані норми, згідно яким здійснюватиметься фінансування річкової інфраструктури, їх адміністрування, стимулювання конкуренції в річкових перевезеннях, умови допуску суден під іноземними прапорами до перевезень внутрішніми водними шляхами України. Розв'язання цих питань сприятиме перетворенню України на активного суб'єкта європейського ринку річкових перевезень шляхом залучення потоків вантажів на річковий транспорт; трансформації українських річкових портів у вузлові об'єкти регіональних логістичних систем, які виконують функції типових логістичних центрів з обслуговування різних видів транспорту; становленню на паритетних засадах з іншими видами транспорту річкового комплексу як складової екологічної та транспортної політики України завдяки розширенню надання комплексу логістичних послуг та адекватної попиту цінової політики на річковому транспорті, забезпеченню надійності та цілісності вантажів.

Вплив основних чинників економічного середовища на розвиток вантажних річкових перевезень в Україні наведено у табл. 4.

Таблиця 4 – Аналіз чинників впливу економічного середовища на розвиток вантажних річкових перевезень в Україні

Чинник	Прояв	Вплив
Спад темпів розвитку економіки країн-сусідів	Зниження міжнародних перевезень за участю річкового транспорту через погіршення зовнішньоекономічної кон'юнктури (до 2017 р.) та втрату зовнішніх ринків збуту продукції; скорочення рівня завантаженості виробничих потужностей річкового транспорту	–
Зміна структури зовнішньої торгівлі України	Переорієнтація з ринку СНД, в т. ч. російського ринку на країни ЄС, що є наслідком військового конфлікту та торгівельної війни з Росією, економічної кризи та девальвації економіки 2014-2015 рр. на загальному фоні падіння показників зовнішньоекономічної діяльності, в першу чергу – експорту. Основними чинниками занепаду експорту є повільне зростання світової економіки та уповільнення темпів зростання в Китаї	–
Специфіка розвитку трендів міжнародної торгівлі	Початок роботи зони вільної торгівлі між Україною і ЄС (з 2016 р.), підписання Угоди про вільну торгівлю з Канадою, призупинення режиму вільної торгівлі з Росією, імплементація концепції «єдиного вікна» щодо отримання санітарних, фітосанітарних, екологічних, радіологічних дозволів через електронну систему обміну інформацією, що сприяють бізнесу у сегменті річкових вантажних перевезень	+

## Продовження таблиці 4

Зниження ефективності проведення міжнародної торгівлі	Рейтинг України за 2017 р. знизився на 5 пунктів відносно 2016 р. Україна займає 115 місце у рейтингу згідно досліджень Світового Банку «Ведення бізнесу-2016», 83 місце у рейтингу залученості країн до міжнародної торгівлі Всесвітнього економічного форуму-2014, згідно індикатору спрощення процедур торгівлі ОЕСР 2015 р. – рейтинг 1,0; згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму 2016–2017 рр. – 104 місце, що свідчить про зниження ефективності проведення міжнародної торгівлі	–
Вихід інвесторів з сегменту судно-будування	Недосконале нормативно-правове середовище, наявність прихованих податків і непрозорих договорів оренди та інших фінансових операцій, затримка чи не повернення сум бюджетного відшкодування ПДВ та ін. чинники сприяють відтоку приватних інвестицій та виходу з ринку інвесторів (до прикладу «Дамену» з ПАТ «МСЗ «Океан»)	
Обмеження дальності транспортування у Європі	З 2018 р. в Європі заплановано введення в дію нової Білої книги та обмежень вантажоперевезень на відстань не більше 150 км., що у перспективі створить попит на річкові перевезення. Як результат очікується зростання експорту та імпорту послуг річкового транспорту в Україні	+
Високі бар'єри входу на ринок та виходу з нього	Високі технічні та фінансові бар'єри вступу в галузь (висока капіталоемність та низька ліквідність основних фондів); необхідність знання кон'юнктури ринку перевезень водним транспортом; наявність та роз'єднаність інтересів різних груп стейкхолдерів	
«Вузькі місця» митниці як ланки зовнішньо-економічних ланцюгів поставок	Ускладнений документообіг та неефективне міжвідомче співробітництво, які здорожчують, ускладнюють та сповільнюють роботу митних органів, відсутність авторизованих трейдерів/ операторів і механізмів постімпортного контролю, відсутність стратегії модернізації митної функції не сприяють спрощенню міжнародної торгівлі та вимагають розвитку електронного декларування товарів і безпаперового середовища, автоматизації митних процедур (щодо обробки митних декларацій та вдосконалення телекомунікаційних та ІТ-систем), розвитку інноваційних технологій	–
Падіння попиту на продукцію сегменто-утворюючих галузей річкового транспорту (окрім зернових перевезень)	Зниження внутрішніх каботажних перевезень річковим транспортом через неконкурентоспроможні тарифи відносно залізничних та автомобільних перевезень, неринкові фактори ціноутворення на залізничні перевезення; неефективний менеджмент у портах; висока залежність та похідний характер попиту на річкові перевезення від розвитку суміжних галузей, які потребують річкових перевезень	–
Фінансування галузі за залишковим принципом, дефіцит держбюджету	Недофінансування підприємств галузі спричинило застарілість флоту та навантажувально-розвантажувального обладнання, незадовільний технічний стан шлюзів, недостатність та невідповідність вимогам щодо безпеки судноплавства гарантованих проектованих глибин на певних ділянках	–
Відсутність програм економічного розвитку річкового транспорту, в т.ч. як екологічного низькозатратного виду перевезень	Нереалізовані судноплавний потенціал, потенціал вантажних каботажних та міжнародних видів перевезень річковим транспортом, придатний до функціонування потенціал річкового флоту, потенціал пропускнує спроможності річкових причалів і портів та інші види потенціалів, низька інвестиційна привабливість галузі	

## Продовження таблиці 4

Підвищення вартості кредитних ресурсів та ускладнення доступу до них (поточний стан у галузі)	Дефіцит вільних обігових коштів, необхідних для забезпечення безперебійного виробничого процесу. Стимування будівництва нового річкового флоту та об'єктів інфраструктури, яке може здійснюватися за рахунок вантажовласників або на умовах державно-приватного партнерства за участю держави, виробників продукції, інвесторів, судновласників, міських органів влади та міжнародних фінансових інституцій	–
Перспектива введення вільних зон у портах	Запровадження вільних зон у портах дозволить спростити операційну діяльність на території порту, знизити розмір плат і зборів, розширити комплекс надаваних послуг, сприятиме притоку інвестицій у галузь	+
Складність оцінки перспективної кон'юнктури ринку перевезень вантажів	Спричиняє ускладнення процесу планування фрахтівниками власних транспортних витрат з огляду на високу волатильність спотового ринку (наприклад, через можливе зростання ставок протягом доби на 3000 USD/ добу, протягом місяця – у 2 рази., за 4 місяці – у 10 разів та складності прогнозування кон'юнктури фрахтового ринку (через необхідність врахування таких чинників, як простої флоту в очікуванні завантаження/ розвантаження, зростання вартості бункерного палива, надмірну пропозицію вантажів, яка штучно може бути скороченою за рахунок зниження швидкості ходу балкерів у випадку низьких фрахтових ставок, борги судноплавних компаній, інерційність розвитку балкерних перевезень після затяжного спаду фрахтової кон'юнктури, що змушує фрахтівників вдаватися до роботи за COA (Contract of affreightment) або довготривалої оренди суден) та оцінки перспективної кон'юнктури світового судноплавства (через спад виробництва в основних секторах, в т. ч. промислового виробництва, падіння курсу національної валюти, що ускладнило контроль над дефіцитом та стало перешкодою для поживлення економічного зростання) за участю річкового транспорту	–
Високі ризики залучення вантажів	Високі ризики залучення експедиторами вантажів щодо дотримання термінів та перевищення вартості доставки вантажів, доставки вантажів у неповному обсязі. Відмова експедиторів від участі у тендерах з огляду на складність прогнозування кон'юнктури ринку каботажних перевезень та необхідності декларування цін на рік прогнозу	–

Джерело: систематизовано на основі [9–17]

Стверджується, що на середовищі розвитку річкового транспорту України позначаються такі чинники, як:

а) прискорення темпів зростання глобальної торгівлі у 2018 р. (внаслідок підписання «Угоди про спрощення процедур міжнародної торгівлі», 2017 р., хоча існують і ризики через наявність таких факторів, як політична невизначеність в ряді регіонів світу і продовження політики торгового протекціонізму;

б) витіснення з ринку логістичних послуг посередників через зростання конкуренції на користь дрібних, але технологічно більш розвинутих компаній;

в) поширення процесів регіоналізації на тлі структурних проблем та великих технологічних запитів, які підвищують рентабельність. Прикладами таких ноу-хау є трекінг морських перевезень в режимі реального часу, запропонований компанією DHL на основі онлайн-площадки Ocean View; рішення DP World (Великобританія), які полегшують трекінг контейнерних перевезень; пілотна система управління морськими перевезеннями компанії Panalpina (Німеччина); очікується розповсюдження зазначених технологій на річковий транспорт;



г) розвиток сучасних логістичних технологій, які сукупно формують попит на річкові перевезення. Однією з таких є дигіталізація. Вона пов'язана з еволюцією і «оцифруванням» логістичних ланцюгів. Завдяки їй урівноважуються умови та правила «гри» як для невеликих і середніх гравців ринку логістичних послуг, так і для великих логістичних компаній, пришвидшуються процеси та загострюється конкуренція (однак присутній ризик кібератак). Зростання попиту на річкові перевезення сприяє формуванню спеціалізованих логістичних компаній, які працюватимуть на засадах логістичного аутсорсингу, та, відповідно, розбудові логістичних центрів. У такий спосіб очікується зростання зайнятості та концентрація виробників, постачальників, експортерів, експедиторів, перевізників, митників та інших учасників ринку логістичних послуг. Активізація логістичної діяльності призведе до покращення якості логістичного сервісу, розширення номенклатури логістичних послуг та спеціалізації разом із підвищенням цінності для клієнтів. Отже, активізація залучення річкового транспорту у логістичну систему країни сприятиме кращій організації та раціоналізації бізнесу, економічному розвитку та екологічній політиці держави.

Також, через вплив зовнішніх чинників уможлиблюється розгляд річкової інфраструктури як ключового активу для регіонального економічного розвитку територій в контексті формування стратегії підтримки економічного розвитку промисловості локальних територій та їх зв'язку з глобальними ринками. Важливе місце у регіональному економічному розвитку територій належить соціальному середовищу (табл. 5).

Таблиця 5 – Аналіз соціальних чинників впливу на розвиток річкових перевезень в Україні

Чинник	Прояв	Вплив
Міграція кваліфікованих кадрів за кордон; дефіцит кадрів необхідної кваліфікації	Відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістах, високий рівень кваліфікації робочої сили за найнижчою у Європі вартістю сприяють відтоку молодих кадрів та спричиняють старіння кадрового потенціалу, що відображається низькою продуктивністю праці, зниженням швидкості та якості задоволення потреб організацій-споживачів	–
Забезпечення робочими місцями підприємств річкового транспорту завдяки розвитку суміжних сегментоутворюючих галузей	Виробничі підприємства, які розміщені на відстані 50–70 км. поблизу басейну Дніпра, виробляють близько 63% ВВП країни або до 26 млн. тонн вантажу у разі його перевезення річковим транспортом по Дніпру, що формує попит на експедиторів та працівників річкової галузі	+
Падіння обсягів контейнерних перевезень	Втрата декілька тисяч робочих місць експедиторів, які є активними учасниками залучення вантажів в термінали портів, роботи залізниці, автомобільного транспорту	–

Джерело: систематизовано на основі [9-17]

Тенденція втрати кваліфікованих кадрів повинна бути усунена завдяки професійно розробленій стратегії розвитку кадрового потенціалу у сфері річкового транспорту, відповідного стимулювання праці на основі сформованих вимог до професійної кваліфікації робітників у масштабах країни, взаємного визнання рівня кваліфікації вітчизняних фахівців за посередництва Європейської рамкової програми

підвищення кваліфікації (ЕПК), інших програм стимулювання залучення працівників у дану галузь.

Проведемо аналіз техніко-технологічної складової середовища розвитку річкового транспорту в Україні (табл. 6).

Таблиця 6 – Аналіз техніко-технологічних чинників впливу на розвиток вантажних річкових перевезень в Україні

Чинник	Прояв	Вплив
Недостатній технологічний рівень розвитку галузі	<p>1. Повільний розвиток мультимодальних перевезень вантажів. Для його раціоналізації слід дотримуватися стратегічного бачення (візії) розвитку національної системи річкових перевезень, яку доцільно інтерпретувати як підтримка торгівлі, застосування логістичних технологій перевезення вантажів, сумісність транспортних систем і розвиток мультимодальних перевезень на основі стандартизації всіх складових транспортного процесу: інфраструктури транспорту (лінійної, в пунктах перевалки вантажів, перевантажувального устаткування); транспортного парку; укрупнених вантажних місць (контейнерів, піддонів та ін.); тари, упакування; вантажу.</p> <p>2. Занепад виробничої діяльності в суднобудуванні. (У 2016 р. лідери суднобудування Миколаївська верф SMG, ПАТ «МСЗ «Океан», ДП «СЗ ім. 61-го Комунара» не спустили на воду суден; на новому суднобудівному заводі, оснащеному сучасним обладнанням, побудовано сім суден - буксири, баржі, плавучий кран).</p> <p>3. Суднобудівні підприємства, зважаючи на глибоку кризу в секторі, змушені здійснювати диверсифікацію діяльності і виходити у нові сегменти; важливим у стабілізації діяльності є отримання держзамовлень. (Миколаївська верф SMG переорієнтувалася на виробництво обладнання та комплектуючих для підприємств металургійної галузі. Миколаївська верф SMG виграла тендер на будівництво серії з 10 кораблів класу «корвет» для ВМС МОУ на \$2,5 млрд. до 2026 р.)</p>	-
Низький рівень державної підтримки НДДКР у галузі	Значний науковий потенціал, представлений науково-дослідними та проектно-конструкторськими інститутами та вищими навчальними закладами, які займаються дослідженнями в галузі річкового транспорту; характеризуються спадом асигнувань з держбюджету на наукові дослідження, мають обмежені замовлення від бізнесу	+, -
Занепад вітчизняної сфери суднобудування.	Відсутність розуміння державою важливості суднобудування для економіки України. Корупція в галузі, яка перешкоджає притоку інвестицій в і розвитку підприємництва в суднобудуванні. Інтереси певних груп стейкхолдерів, зацікавлених в згортанні суднобудування в Україні	-
Участь Китаю у трансфері технологій та обміні інноваціями	Застосування трансферу технологій в рамках концепції «Економічний пояс Шовкового шляху» (2013 р.), який передбачає реалізацію інвестиційних можливостей китайських корпорацій в розбудові інфраструктурних об'єктів України (портів), технологій річкових перевезень та ін., вимагає знань щодо специфіки доставки вантажів з Китаю з використанням логістичних технологій, особливостей роботи та бар'єрів входу на китайський ринок; шляхів залучення фінансування для ведення бізнесу з Китаєм; специфіки міжнародної онлайн-торгівлі; стратегій виходу на міжнародні ринки; забезпечення вантажів (сертифікації, реєстрації торгових марок та компаній, митного очищення, страхування)	+

## Продовження таблиці 6

Недостатній розвиток технологічних кластерів з організацій, розташованих на одній території і пов'язаних виробничими зв'язками	Недостатній розвиток технологічних кластерів зумовлений такими бар'єрами: відсутністю державної підтримки процесів об'єднання підприємств у кластери, особливо на початкових етапах його створення, відсутністю коштів на реалізацію кластерних проєктів, високими ризиками утворень через нечітко визначені нормативно-правові умови їх функціонування. Прикладами кластерів, в. т. ч. за участю річкового транспорту є: Миколаївська обл.: морський кластер; кластер суднобудування; кластер електроніки; Херсонська обл.: логістичний кластер «Південні ворота України»; кластер рибальства; Одеська обл.: логістичний кластер; кластер машинобудування; Придунав'я Одеської обл. (м. Ізмаїл): рибний кластер; Придніпров'я: кластер-логістичний хаб на основі Дніпропетровського та Запорізького річкових портів (з нормативною пропускнуою здатністю вище 50 к TEU/рік). До перспективних кластерів українського Примор'я відносять кластери інформаційних технологій, морської індустрії й суднобудування, освіти; Придніпров'я: розвиток сегменту річкових контейнерних перевезень на базі Київського та Запорізького, Дніпропетровського річкових портів у логістичному кластері	–
Інформаційні технології	Наявність інформаційних технологій РІС Дніпро та РІС Дунай та їх функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки як комплексу забезпечення річкового судноплавства, що відповідає європейським стандартам та Директивам ЄЕК ООН (з 2012р.), перспектива узгодження з «Інформаційною системою портового співтовариства» у портах Одеси. Наявні інформаційні технології повільно впроваджуються в систему електронного документообігу підприємств	+, -

Джерело: систематизовано на основі [9-17]

Техніко-технологічний розвиток річкового транспорту дозволить сформувати високі конкурентні переваги сектору річкових вантажних перевезень та ефективно здійснювати виробничу діяльність. Однак, забезпечення конкурентних позицій річкового транспорту завдяки впровадженню наукомісткої технології є складним завданням з огляду на потребу ініціювання попиту на річкові вантажні перевезення, значних фінансових вкладень та пошуку зацікавлених у його розвитку груп стейкхолдерів. Крім того, високі екологічні показники функціонування транспорту через нижчий рівень викидів CO<sub>2</sub>, пилу, шкідливих речовин та гучності відносно інших видів транспорту є чинниками розвитку річкового транспорту в умовах екологічної спрямованості бізнесу та соціальної відповідальності менеджменту.

Дослідження політико-правових, економічних, соціальних, техніко-технологічних та екологічних чинників впливу на розвиток річкового транспорту дозволить віднайти найбільш економічно значущі та привабливі шляхи перспективного розвитку сектора вантажних перевезень в Україні.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розробок за даним напрямом.** Представлено результати комплексного аналізу та оцінки середовища перспективного розвитку сегменту річкових вантажних перевезень в Україні на засадах логістичного підходу згідно PEST-аналізу. Практичним здобутком дослідження є очікування активізації залучення річкового транспорту у процесі формування регіональних логістичних систем країни, приймаючи визначальною логістичну парадигму.

Серед політико-правових проблемних питань визнані норми, згідно яким здійснюється фінансування річкової інфраструктури, їх адміністрування, стимулювання конкуренції в сфері річкових перевезень, умови допуску суден під іноземним прапором до перевезень внутрішніми водними шляхами України. Стверджується, що успішне розв'язання цих питань сприятиме перетворенню України на активного суб'єкта європейського ринку річкових перевезень; трансформації українських річкових портів у вузлові об'єкти регіональних логістичних систем, які виконують функції типових логістичних центрів з обслуговування різних видів транспорту; становленню річкового комплексу як складової екологічної та збалансованої транспортної політики України завдяки розширенню логістичних послуг та адекватної попиту цінової політики на річковому транспорті, забезпеченню надійності та цілісності вантажів.

Обґрунтовано, що на середовищі розвитку річкового транспорту України найбільш суттєво позначилися такі економічні чинники, як: прискорення темпів зростання глобальної торгівлі у 2018 р.; витіснення з ринку логістичних послуг посередників через зростання конкуренції на користь дрібних, але технологічно більш розвинутих компаній; поширення процесів регіоналізації на тлі структурних проблем та великих технологічних запитів, які підвищують рентабельність; розвиток сучасних логістичних технологій, які сукупно формують попит на річкові перевезення. Стверджується, що активізація залучення річкового транспорту у логістичну систему країни сприятиме кращій організації та раціоналізації бізнесу, економічному розвитку та екологічній політиці держави. Зауважено, що через вплив зовнішніх чинників уможлиблюється розгляд річкової інфраструктури як ключового активу для регіонального економічного розвитку територій в контексті формування стратегії підтримки економічного розвитку промисловості локальних територій та їх зв'язку з глобальними ринками.

Серед чинників впливу на соціальне середовище розвитку річкових перевезень вантажів проблему втрати кваліфікованих кадрів пропонується усунути завдяки професійно розробленій стратегії розвитку кадрового потенціалу, стимулювання праці на основі сформованих вимог до професійної кваліфікації робітників у масштабах країни, взаємного визнання рівня кваліфікації вітчизняних фахівців за посередництва Європейської рамкової програми підвищення кваліфікації (ЕПК), інших програм стимулювання залучення працівників у дану галузь.

Стверджується, що техніко-технологічний розвиток річкового транспорту дозволить сформувавши його високі конкурентні переваги на ринку та ефективно здійснювати виробничу діяльність. Крім того, високі екологічні показники функціонування транспорту є чинниками розвитку річкового транспорту в умовах екологічної спрямованості бізнесу та соціальної відповідальності менеджменту.

Очікується, що надана оцінка середовища розвитку річкових перевезень сприятиме віднайденню найбільш економічно значущих та привабливих шляхів перспективного розвитку сектора вантажних річкових перевезень в Україні.

У подальших дослідженнях доцільно зосередитись на технологіях формування логістичних ланцюгів за участю підприємств річкового транспорту в сегменті вантажних перевезень.

1. Україна: концепція партнерства з країною на 2017–2021 фінансові роки. Звіт 114516-UA. Аналіз останніх досліджень і публікацій // Міжнародний банк реконструкції та розвитку. *Міжнародна асоціація розвитку. Міжнародна фінансова корпорація*. Київ, 2017. С. 18–19.

URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/501881501141799939/pdf/114516-UKRAINIAN-PUBLIC-WBUkraineCPFUKR.pdf> (дата звернення 25.03.2016).

2. Боняр С.М. Про механізм державного регулювання лінійних перевезень ріка-море в Україні // Вісник соціально-економічних досліджень. 2010. №38. С. 36-40.

3. Новий Шовковий шлях: перспективи і «вузькі місця». URL: <https://socportal.info/2016/03/25/povij-shovkovij-shlyah-perspektivi-i-vuzki-mistya.html> (дата звернення 25.03.2016).

4. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень. URL: <http://westudents.com.ua/glavy/35021-55-reglamentatsiya-rchkovih-perevezen-za-normami-natsionalnogo-prava-ukrani.html> (дата звернення 25.03.2016).

5. Карпенко О.О. Економічний розвиток транспортно-логістичних підприємств на засадах кластеризації: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: [спец.] 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / ДУТ. Київ, 2017. 43 с.

6. Крикавський Є.В., Похильченко О.А., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок: навч. посіб. Львів, 2017. 804 с.

7. Транспорт і зв'язок України – 2016. Статистичний збірник / Відповідальний за випуск О.О. Кармазіна. Київ, 2017. 185 с. Ukrstat.gov. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ8\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm) (дата звернення 25.03.2018).

8. Україна в цифрах / під ред. І.М. Жук. Istmat. Info. URL: [http://istmat.info/files/uploads/53010/ukraina\\_v\\_cifrah\\_2015.pdf](http://istmat.info/files/uploads/53010/ukraina_v_cifrah_2015.pdf) (дата звернення 25.03.2018).

9. АМПУ препятствует ликвидации коррупционной схемы в портах. Sensor.net. URL: <https://sensor.net.ua/news/405358/ampu-prepyatstvuet-likvidatsii-korruptsiogennoyi-shemy-v-porta-h-ekspert> (дата звернення: 09.09.2016).

10. Козир Б. Рада має вивести з тіні ринок річкових перевезень. Depcontrol. URL: <http://depcontrol.org/boris-kozir-rada-maye-vivesti-z-tini-rinok-richkovih-perevezen> (дата звернення: 24.02.2017).

11. «Річкова реформа» – ширма для офшорів? Nibulon. URL: <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii-richkova-reforma-shirma-dlya-ofshoriv.html> (дата звернення: 19.12.2016).

12. Миколаївська верф SMG. – Smart-holding. URL: <http://www.smart-holding.com/uk/our-investments/smart-maritime/chsz/> (дата звернення: 19.12.2016).

13. Николаевские новости от Воронцова. News-mk.blogspot. URL: [http://news-mk.blogspot.com/2011/11/blog-post\\_4838.html](http://news-mk.blogspot.com/2011/11/blog-post_4838.html) (дата звернення: 30.11.2011).

14. НБУ погіршив прогноз падіння ВВП України в 2015 р. до 11,5%. InterFax-Україна. URL: <http://ua.interfax.com.ua/news/general/292323.html/> (дата звернення: 24.09.15).

15. Огляд економіки України 2017 р. Chamber. URL: [http://chamber.ua/Content/Documents/538890539ACC\\_Country\\_Profile\\_2017\\_UA.pdf](http://chamber.ua/Content/Documents/538890539ACC_Country_Profile_2017_UA.pdf) (дата звернення: 24.09.15).

16. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка // Національний інститут стратегічних досліджень. Niss.gov. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763> (дата звернення: 14.10.17).

17. Хаустов В.К. Актуальність формування науково-технологічних кластерів в Україні та Росії // Актуальні проблеми економіки: електрон. версія журн. 2012. №8 (134). С. 86–98. URL: [file:///C:/Users/Acer/Downloads/ape\\_2012\\_8\\_13.pdf](file:///C:/Users/Acer/Downloads/ape_2012_8_13.pdf) (дата звернення: 22.05.15).

1. Ukraina: kontseptsiiia partnerstva z krainoiu na 2017–2021 finansovi roky. Zvit 114516-UA. Analiz ostannikh doslidzhen i publikatsii [Ukraine: The concept of partnership with the country for the fiscal years 2017-2021. Report 114516-GB. Analysis of recent research and publications ] // *Mizhnarodnyi bank rekonstruktsii ta rozvytku. Mizhnarodna asotsiatsiia rozvytku. Mizhnarodna finansova korporatsiia [International Bank for Reconstruction and Development. International Development Association. International Finance Corporation]*. Retrieved from <http://documents.worldbank.org/curated/en/501881501141799939/pdf/114516-UKRAINIAN-PUBLIC-WBUkraineCPFUKR.pdf> [in Ukrainian].

2. Boniar, S.M. (2010). Pro mekhanizm derzhavnoho rehuliuвання liniinykh perevezen rika-more v Ukraini [About the mechanism of state regulation of linear transportations of river-sea in Ukraine]. *Visnyk sotsialno-ekonomichnykh doslidzhen [Bulletin of socio-economic research]*, 38, 36–40 [in Ukrainian].
3. Novyi Shovkovyi shliakh: perspektyvy i «vuzki mistsia» [New Silk Road: Prospects and «bottlenecks»]. *socportal.info*. Retrieved from <https://socportal.info/2016/03/25/novij-shovkovij-shlyah-perspektivi-i-vuz-ki-mistsya.html> [in Ukrainian].
4. Stoliarskyi, O.V. Pravove rehuliuвання mizhnarodnykh perevezen [Legal regulation of international transportation]. *westudents.com.ua* Retrieved from <http://westudents.com.ua/glavy/35021-55-reglamentatsiya-rchkovih-perevezen-za-normami-natsionalnogo-prava-ukrani.html> [in Ukrainian].
5. Karpenko, O.O. (2017). Ekonomichniy rozvytok transportno-lohistychnykh pidpriemstv na zasadakh klasteryzatsii [Economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clusterization]. *Extended abstract of Doctor's thesis*. Kyiv [in Ukrainian].
6. Krykavskiy, Ye.V, Pokhylchenko, O.A., & Fertch, M. (2017). *Lohistyka ta upravlinnia lantsiuhamy postavok: navch. posib. [Logistics and Supply Chain Management: teach. Manual]*. Lviv [in Ukrainian].
7. Transport i zviazok Ukrainy [Transport and communications of Ukraine]. *ukrstat.gov*. Retrieved from [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ8\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm) [in Ukrainian].
8. Zhuk, I.M (Eds). Ukraina v tsyfrakh [Ukraine in figures]. *istmat.info*. Retrieved from [http://istmat.info/files/uploads/53010/ukraina\\_v\\_cifrah\\_2015.pdf](http://istmat.info/files/uploads/53010/ukraina_v_cifrah_2015.pdf) [in Ukrainian].
9. AMPU prepyatstvuє likvidatsii korruptsiogennoy shemy v portah [AMPU prevents the elimination of the corruption-prone scheme in the ports]. *sensor.net.ua* Retrieved from <https://sensor.net.ua/news/405358/ampu-prepyatstvuє-likvidatsii-korruptsiogennoyi-shemy-v-portah-ekspert> [in Ukrainian].
10. Kozyr, B. Rada maie vyvesty z tini rynek richkovykh perevezen [The council has to withdraw from the shadow of the river transport market]. *depcontrol.org*. Retrieved from <http://depcontrol.org/boris-kozir-rada-maye-vivesti-z-tini-rinok-richkovih-perevezen> [in Ukrainian].
11. «Richkova reforma» – shyrma dlia ofshoriv? [«River's reform» – a screen for offshore?]. *www.nibulon.com*. Retrieved from <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii-richkova-reforma-shirma-dlya-ofshoriv.html> [in Ukrainian].
12. Mykolaivska verf SMG [Nikolaev Shipyard SMG]. *www.smart-holding.com*. Retrieved from <http://www.smart-holding.com/uk/our-investments/smart-maritime/chsz/> [in Ukrainian].
13. Nykolaevskye novosty ot Vorontsova [Nikolayev news from Vorontsov]. *news-mk.blogspot.com*. Retrieved from [http://news-mk.blogspot.com/2011/11/blog-post\\_4838.html](http://news-mk.blogspot.com/2011/11/blog-post_4838.html) [in Russian].
14. NBU pohirshyv prohnoz padinnia VVP Ukrainy v 2015 r. do 11,5% [The NBU has worsened the forecast of a drop in Ukraine's GDP in 2015 to 11.5%]. *interfax.com.ua*. Retrieved from <http://ua.interfax.com.ua/news/general/292323.html> [in Ukrainian].
15. Ohliad ekonomiky Ukrainy 2017 r. [Overview of the Ukrainian economy in 2017]. *chamber.ua*. Retrieved from [http://chamber.ua/Content/Documents/538890539ACC\\_Country\\_Profile\\_2017-UA.pdf](http://chamber.ua/Content/Documents/538890539ACC_Country_Profile_2017-UA.pdf) [in Ukrainian].
16. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii yevrointehratsiinykh planiv Ukrainy. Analitichna zapyska [Development of river transport in the context of implementation of European integration plans of Ukraine. Analytical Note]. *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen [National Institute for Strategic Studies]*. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/1763> [in Ukrainian].
17. Khaustov, V.K. (2012). Aktualnist formuvannya naukovo-tekhnologichnykh klasteriv v Ukraini ta Rosii [Actuality of the formation of scientific and technological clusters in Ukraine and Russia]. *Aktualni problemy ekonomiky [Actual problems of the economy]*, 8, 86–88. Retrieved from [file:///C:/Users/Acer/Downloads/ape\\_2012\\_8\\_13.pdf](file:///C:/Users/Acer/Downloads/ape_2012_8_13.pdf) [in Ukrainian].

*Shandrivska O., PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor, Department of Marketing and Logistics, National University «Lviv Polytechnic»*

*Yakimishin L., Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor of Industrial Marketing Department, Ternopil National Technical University the name of Ivan Puluy*

*Vasyl'tsiv N., PhD in Economics, Assistant Professor of Marketing and Logistics, National University «Lviv Polytechnic»*

### **Strategic Evaluation of the Environment for the Development of River Transport of Ukraine**

**The aim of the article.** The complex analysis of the environment of perspective development of the river freight transport segment in Ukraine on the basis of logistics is carried out. For this purpose, the PEST-analysis was performed. The practical achievement of the study is the expectation of intensifying the attraction of river transport in the process of formation of regional logistics systems of the country.

**The results of the analyses.** Among the issues of political and legal issues, the norms according to which financing of river infrastructure is carried out, their administration, stimulation of competition in river transport, the conditions of admission of ships under a foreign flag for transportation by inland waterways of Ukraine are recognized. It is argued that a successful solution to these issues will help: transformation of Ukraine into an active subject of the European market of river transport; the transformation of Ukrainian river ports into the nodes of regional logistics systems, which serve as typical logistics centers for servicing various types of transport; establishment of the river complex as part of the ecological and balanced transport policy of Ukraine due to the expansion of logistics services and the adequate demand for pricing policy on river transport; ensuring the reliability and consistency of cargoes.

It is substantiated that on the environment of river transport development of Ukraine the following economic factors such as: acceleration of global trade growth in 2018; crowding out of the market for logistics services to intermediaries through increased competition for small, but technologically more advanced companies; the spread of regionalization processes against the background of structural problems and large technological demands that increase profitability; the development of modern logistics technologies, which collectively form the demand for river transport.

It is argued that activating the attraction of river transport to the country's logistics system will contribute to better organization and rationalization of business, economic development and state environmental policy. It is noted that due to the influence of external factors it is possible to consider river infrastructure as a key asset for regional economic development of territories, to formulate a strategy for supporting the economic development of industry of local territories and their connection with global markets.

Among the factors influencing the social environment of the development of river freight transport, the problem of the loss of skilled personnel is proposed to be eliminated by: professionally developed strategy for human resource development; stimulation of labor on the basis of the established requirements for the professional qualification of workers on a countrywide scale; the mutual recognition of the level of qualification of domestic experts in European countries, and other programs to stimulate the involvement of employees in this field.

**Conclusions and directions for further research.** It is argued that technical and technological development of river transport will create high competitive advantages in the market and effectively carry out production activities. In addition, high environmental performance of transport is a factor in the development of river transport in terms of environmental focus of business and social responsibility management.

It is expected that the assessment of the environment of river transport development will help to find the most economically significant and attractive ways of long-term development of the sector of freight transport in Ukraine.

Keywords: river transport, REST-analysis, development environment, logistic concept, logistic system of the country

**Надійшло до редакції 20 квітня 2018**