

УДК 62-626.9

**Тірон-Воробйова Н.Б.**

Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія»

**Романовська О.Р.**

Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія»

**Максимов С.Б.**

Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія»

## **РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: СУЧАСНІ РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

*У статті розглянуто сучасні реалії та перспективи річкового транспорту України, спираючись на досвід країн Європейського Союзу. Окреслено проблематику стислого впровадження річкового транспорту в Україні, вирішення цього питання з метою удосконалення водного транспорту загалом, поліпшення умов річкових перевезень. Проаналізовано методи стимулювання розвитку річкового транспортно-комплексу всієї держави.*

**Ключові слова:** річковий транспорт, перспективи, енергоефективність, дельта Дунаю, річковий транспортний комплекс, судноплавство.

**Постановка проблеми.** У річкового транспорту в Україні існує дві основні проблеми: відсутність законодавства щодо розвитку внутрішнього водного транспорту (як наслідок, немає чітких правил для інвесторів і передумов для ведення бізнесу) і національного регулятора та зрозумілого тарифу. Фактично, в Україні ніхто не володіє інформацією щодо собівартості перевезення по річці. Це більша проблема, ніж застарілий флот і днопоглиблення, як відзначає один з експертів з економічного аналізу та транспортної інфраструктури «Українського інституту майбутнього». Але водночас до 2030 р. Україна може вийти на 25 млн т вантажоперевезень на рік, доповнює експерт. Для цього потрібно прийняти закон «Про водний транспорт», наслідком якого стане конкурентоспроможність річкових перевезень. Сьогодні підприємства здійснюють вантажоперевезення передусім «Укрзалізницею», де тарифи занижені. Якщо в країні з'являться «зрозумілі правила гри» та тарифи, річкових перевезень стане набагато більше. Основним кредо є впровадження технологій, за допомогою яких будуть зменшені витрати на паливо, що призведе до зменшення тарифу. Маючи 5 дм<sup>3</sup> умовного палива, 1 т умовного вантажу можна перевезти річковим транспортом на 500 км, залізницею – на 333 км, автомобільним транспортом – усього на 100 км. А це, насамперед, економічність [1, с. 20–25]. Однак ніхто не готовий «пересісти на річку», тому що судно повільніше за автобус і поїзд, – стверджують аналітики.

В Україні всього 3% вантажу перевозиться річкою, що призводить до втрати країною річкового транспорту. Загалом країна мала 4 005 км річкових судноплавних шляхів, тепер же – удвічі менше. За першоджерелами, Європейський інвестиційний банк підрахував, що Україна, не використовуючи потенціал Дніпра, недоотримає 27 млн грн на рік.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Загалом, морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, яка задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти передусім є складовою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування по напрямках міжнародних транспортних коридорів. Конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на ринку світових держав залежить від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам.

Основними перевагами морської портової галузі в Україні є достатньо високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових; наявність потужностей з обробки вантажів; вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків; наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової

галузі; наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі (поступове щорічне зростання).

Обсяги вантажних і пасажирських перевезень річковим транспортом незначні, але є найбільш рентабельними за рахунок міжнародних сполучень із використанням басейнів рік Дніпра і Дунаю, а також прибережних вод Чорного моря у напрямку країн центральної і південно-східної Європи. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижча (близько 20%) порівняно з розвинутими країнами Заходу.

Річковий транспорт як галузь народного господарства є одним із найважливіших видів транспорту, який у взаємодії з залізничним та іншими видами транспорту сприяє забезпеченню нормального виробництва й обігу продукції промисловості, сільського господарства і задовольняє потреби населення в пересуванні по внутрішніх водних шляхах.

Правове регулювання річкового транспорту як підгалузі транспортного права здійснюється загальним законодавством (Законом України «Про транспорт» і галузевими актами, зокрема Статутом внутрішнього водного транспорту та законодавством, яке регулює перевезення як морським, так і внутрішнім водним транспортом (Кодексом торговельного мореплавства і т. д.).

Основним суб'єктом господарювання у сфері річкового транспорту є пароплавства (ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», Азовське морське пароплавство) та інші перевізники різних форм власності, які отримали у встановленому порядку ліцензію на надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів морським, річковим транспортом.

Як і морський, річковий транспорт має низку переваг перед сухопутним, зокрема готові природні шляхи, використання течії води, можливість одночасно транспортувати великі вантажі й пасажирів [2].

Після спорудження у середині 30-х рр. Дніпрогесу й затоплення Дніпровських порогів встановилося наскрізне судноплавство на Дніпрі.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні – 4,4 тис. км, у т. ч. з навігаційною обстановкою – 3,9 тис. км. Найдовша внутрішня водна артерія – Дніпро (1 200 км).

Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням «Укррічфлот», яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Серед транзитних вантажів переважають вугілля та руда. Річковим транспортом вантажі перевозяться Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходом в річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також у морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Європейський Союз в 2005 р. прийняв нову транспортну політику, в якій важлива роль належить морським автомагістралям, найбільш широкий розвиток отримали Пан'європейські транспортні коридори.

Головна річкова судноплавна артерія, що проходить територією України з півночі на південь, по суті, є водною частиною міжнародного транспортного коридору (далі – МТК) № 9. У перспективі за спільної заінтересованості Євросоюзу, балтійських країн, Польщі та Білорусі у проведенні гідротехнічних робіт Дніпро разом із Дніпро-Бузьким каналом, Бугом і Віслою з однієї сторони, в поєднанні з Західною Двіною та Даугавою – з іншої, може стати економічно вигідним водним коридором між Чорним і Балтійським морями [3].

До основної європейської транспортної мережі входить транспортний маршрут річкою Дунай (МТК № 7), що забезпечує водне сполучення між країнами придунайського регіону центральної та південно-східної Європи з виходом до Чорного моря.

Будівництво судноплавного каналу Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти Дунаю дасть змогу значно розширити експлуатаційні спроможності української частини транспортного коридору, а в перспективі у взаємодії з Російською Федерацією створити маршрут Дунай – Чорне море – Дон – Волга з виходом до Каспійського моря.

Крім того, разом із Критським МТК за останні роки сформована мережа МТК, яка включає євразійські МТК, МТК Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), формується Пан'європейська Чорноморська транспортна зона, затверджена на III Загальноєвропейській транспортній конференції (Гельсінкі, 1997 р.) [4].

**Постановка завдання.** Метою статті є аналітичний огляд першоджерел і системна оцінка умов функціонування (досягнення оптимального рівня) річкового транспортного комплексу України, аналіз реалій і перспектив, методів стимулювання в рамках цілої держави розвитку річкового транспорту країни.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Річковий транспорт – один з основних видів транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів внутрішніми водними шляхами.

Перед поширенням залізничного транспорту річковий був в Україні головним засобом масового транспорту, пізніше занепав і тепер становить близько 2% порівняно з усіма іншими видами.

Внутрішній водний (річковий) транспорт – транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів суднами внутрішніми водними шляхами, як природними (річками, озерами), так і штучними (каналами, водосховищами). До його складу входять судноплавні шляхи (природні та штучні), вузли (порти, пристані) та флот (річкові судна). Розміри річкових суден значно менші, ніж морських, на деяких річкових шляхах із глибиною до 6–8 м курсують морські судна змішаного типу «річка – море» (наприклад, по каналу руслу річки Св. Лаврентія в Канаді). Річковий флот представлений самохідними судами й баржами, які йдуть окремо або буксируються караванами. Річкові судна спеціалізуються за видами вантажів: відкриті і закриті суховантажі (у т. ч. зерновози, вуглевози), танкери, контейнеровози тощо. Річковий флот світу налічує близько 90 тис. суден [5]. У багатьох країнах світу річковий транспорт досі займає важливе місце в транспортній системі, оскільки є найбільш дешевим і зручним видом транспорту, особливо для перевезень масових вантажів. Позитивними особливостями цього виду транспорту є висока провізна спроможність (на глибоководних ріках), невисокі собівартість перевезень і витрати на організацію судноплавства.

Річковий транспорт використовує судноплавні річки, канали, озера та інші внутрішні водойми, тому його розвиток і географія багато в чому визначаються природними умовами. З огляду на це великі можливості для організації річкового судноплавства мають багато країн Північної і Латинської Америки, Європи та Азії [6].

Річковий транспорт обслуговує переважно внутрішні потреби окремих держав, але іноді здійснює міжнародні перевезення (наприклад, по річках Рейн і Дунай у Європі або річкою Св. Лаврентія і Великими озерами у Північній Америці). Всього у світі 214 т. зв. міжнародних річок (Дунай, Рейн, Амазонка, Замбезі, Ніл, Конго та ін.).

Україна володіє значними й протяжними річковими ресурсами, які не до кінця використовуються як зручний і дешевий спосіб для доставки вантажів як по Україні, так і за її межі. В Україні є три великі судноплавні річки: Дунай, Дніпро та Південний Буг. Всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро належать до п'яти найбільших річок Європи. Однак, незважаючи на наявний потенціал, для розвитку транспортного сполу-

чення за допомогою річкового транспорту в Україні ним перевозиться лише 0,5% товарів. Серед країн ЄС цей показник доходить до 16,3% в Болгарії та 12,3% – у Німеччині. У цілому в країнах ЄС цей показник становить 6,7%. З часу здобуття незалежності (починаючи з 1990 р.) довжина річкових судноплавних шляхів скоротилася майже в 2 рази (з 4 до 2,1 тис. км). Скоротилася щільність річкових судноплавних шляхів у 1,75 разів, інтенсивність перевезень вантажів – у 3 рази, перевезень пасажирів – у 7,5 разів. Проведений аналіз ресурсного потенціалу річкового флоту України показав, що 80,8% (1 648 од.) річкових суден придатні до експлуатації, решта 19,2% (392 од.) – непридатні. У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 46,7% (770 од.) та 44,4% (731 од.) – становлять службово-допоміжні та транспортні судна. Також є технічні судна, частка яких дорівнює 6,9% (113 од.), та судна спеціального призначення – 2,1% (34 од.). Вантажопідйомність транспортних суден становить 899,8 тис. т, а пасажиромісткість – 16,4 тис. пасажирів. Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Кількість технічно та морально застарілих суден становить 81,9%. Найбільша частка старих суден припадає на вантажопасажирські – 97,1%. Внаслідок цього за останні 5 років, враховуючи світову фінансову кризу, загальний обсяг перевезень вантажу скоротився в 3,5 рази.

Таким чином, річковий транспорт України має більше проблем, ніж позитивних зрушень. Все це розпочалося ще з часів незалежності України, оскільки вже тоді потрібно було правильно реформувати цю галузь транспорту [7].

Головними проблемами річкового транспорту України є:

1. застарілість флоту, застаріле навантажувально-розвантажувальне обладнання. Проблема застарілості основних засобів є спільною для всієї транспортної галузі України, тому річковий транспорт не є оригінальним у цьому плані. Але оскільки річкові перевезення є прибутковою справою, не повинно виникати великих складнощів із залученням інвестицій;

2. сезонність перевезень. Ця проблема є природною специфікою річкового транспорту, оскільки взимку частина річок недоступна для суден. Це зменшує прибутковий період компанії та змушує її підвищувати рентабельність діяльності в теплу пору року;

3. недостатність гарантованих проектованих глибин на ділянці Кам'янське – Запоріжжя через відпрацьованість Запорізького водосхо-

вища. Недостатність глибини ускладнює питання доставки вантажів через цю ділянку, змушує або розбивати вантаж малими партіями та використовувати судна, що потребують меншої глибини, або частково транспортувати вантаж сушею;

4. обміління каналу Прірва, через що виникають проблеми з перевезенням вантажів із гирла Дніпра до Дунаю територією України. Неможливість переходу до русла Дунаю через територію України змушує використовувати території інших країн, а це потребує додаткових видатків і підвищує мінімальну вартість вантажу, який прибутково провозити руслом Дунаю.

Україна має можливість змінити таку ситуацію в позитивну сторону, для цього треба дотримуватися певного плану розвитку річкового транспорту та співпрацювати з країнами ЄС [8].

Отже, завданнями розвитку річкового транспорту в Україні є:

- застосування великовантажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів;
- збільшення частки вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах;
- розширення перевезень у ліхтеровозах;
- розвиток перевезень експортно-імпортних вантажів у суднах типу річка-море;
- пом'якшення чинників сезонної нерівномірності перевезень за рахунок подовження експлуатаційного періоду й організації цілорічної навігації на окремих ділянках;
- виведення з експлуатації фізично й морально застарілих суден і поповнення флоту суднами нових типів;
- розширення обсягів перевезень буксирним флотом вантажопідйомністю 3 900 т і більше;
- оснащення портів високопродуктивними перевантажувальними комплексами для перевезення вантажів навалом, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів, розвинути відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою.

Для освоєння намічених обсягів перевезень річковому транспорту на перспективу потрібно 120 тис. т самохідного вантажного і 195 тис. т несамохідного тоннажу [9].

Для забезпечення стійкої роботи річкового транспорту потрібно реконструювати суднопіднімальні споруди Запорізького та Херсонського судноремонтно-суднобудівного заводів, окремі об'єкти на Київському судноремонтно-суднобудівному заводі, Чернігівській і Дніпропетровській ремонтно-експлуатаційних базах флоту, трика-

мерний судноплавний шлюз у Запоріжжі, збудувати Вилковську ремонтно-експлуатаційну базу флоту на Дунаї.

**Висновки.** Для забезпечення розвитку річкових перевезень необхідно вжити заходи щодо підвищення конкурентоспроможності річкового транспорту, зокрема:

- розробити та 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;
- знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України.

Такий розвиток річкового транспорту повинен привести до позитивних змін. По-перше, буде розвантажений залізничний вузол біля Великої Одеси. По-друге, річковий транспорт більш екологічно чистий, ніж інші види перевезень, вища і його енергоефективність. По-третє, розвиток річкового транспорту зміцнить позиції України в МТК. Також потрібно розвивати Одеський регіон, він має декілька великих річок, якими здійснюється судноплавство. Найбільш привабливою вважається ділянка Дунаю. Саме він зв'язує Україну з країнами – членами ЄС у Центральній і Західній Європі, а також із Балканами.

Сьогодні здійснюється будівництво паромної переправи «Ісачка – Орлівка», яка може активізувати судноплавство в регіоні. Таким чином, Україна має великий і нереалізований потенціал перевезень річковим транспортом. Перспективними регіонами для розвитку річкової навігації традиційно залишаються дві найбільші річки – Дніпро та Дунай. Розвиток інфраструктури й оновлення річкового флоту, ухвалення низки законодавчих ініціатив, спрямованих на спрощення роботи річкових перевізників, може стати додатковим фактором активізації економічної активності в Україні. З огляду на перспективність розвитку річкового сполучення в західному напрямі актуальним є реалізація інфраструктурних проєктів у партнерстві України та країн – членів ЄС.

У сучасному світі транспортування збільшило своє значення і стало одним із найважливіших складників інфраструктури. Розвиток транспорту також вплинув на комунікації, які допомагають розвитку світової економіки. Сьогодні комуніка-

ції переміщують не лише матеріальні об'єкти, а й віртуальні цінності (інформацію). У свою чергу, розвивається не лише економіка, а й суспільство загалом. Саме сьогодні виникають нові транспортні галузі, що стають важливими компонентами світової економіки. Проте потрібно не забувати про ті види транспорту, які вже існують, адже за їх допомогою можливо скоротити витрати на транспортування та проводити операції набагато швидше. Проте існує низка факторів, що негативно впливають на транспортну систему підприємства, серед яких:

– застарілий рухомий склад різних видів транспорту;

– неефективна транспортна технологія;  
– недоліки в управлінні та погано налагоджена система тощо.

Отже, транспортна система потребує негайного вивчення, покращення та вдосконалення. Це повинно бути проведено шляхом глобального вивчення та впровадження нових, більш досконалих досліджень, з використанням матеріалів і принципів глобальної логістики. Потрібно внести корективи до чинного законодавства та перейняти досвід більш розвинених країн, що вже налагодили власні транспортні системи та є лідерами у цій галузі. Перспективним є подальші наукові дослідження тенденцій розвитку інших галузей транспортної системи.

#### Список літератури:

1. Бережнюк І.Г. (відп. ред.) та ін. Транспорт річковий. *Митна енциклопедія*: у 2 т. Хм.: ПП Мельник А.А, 2013. 416 с.
2. Транспортне право: Річковий транспорт України, його склад і система управління. URL: <https://buklib.net/books/26417/>.
3. Революція на воді: як Україні заробити на річках. URL: <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/revoluciya-na-vode-kak-ukraine-zarobotat-na-rekah-1136749.html>.
4. Річковий транспорт. URL: [https://pidruchniki.com/1274121138617/rps/riчковий\\_transport](https://pidruchniki.com/1274121138617/rps/riчковий_transport).
5. Морський і річковий транспорт України. URL: [http://proukraine.net.ua/?page\\_id=469](http://proukraine.net.ua/?page_id=469).
6. Водний транспорт: інформація про водний транспорт України. URL: <http://mtu.gov.ua>.
7. Укррічфлот – офіційний сайт. URL: <http://ukrrichflot.ua/ua/>.
8. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.
9. Державна служба статистики України – офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

#### РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ: СОВРЕМЕННЫЕ РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

*В статье рассмотрены современные реалии и перспективы речного транспорта Украины, опираясь на опыт стран Европейского Союза. Очерчена проблематика сжатого внедрения речного транспорта в Украине, решения этого вопроса с целью усовершенствования водного транспорта, улучшения условий речных перевозок. Проанализированы методы стимулирования развития речного транспортного комплекса всего государства в целом.*

**Ключевые слова:** речной транспорт, перспективы, энергоэффективность, дельта Дуная, речной транспортный комплекс, судоходство.

#### RIVER TRANSPORT OF UKRAINE: MODERN REALITIES AND PROSPECTS

*The article deals with the contemporary realities and prospects of river transport of Ukraine, at the same time, according to the latter, building on experience of the countries of the European Union. The authors of the article justify the problem of rather brief introduction of the existence of river transport in Ukraine, in particular the solution of this difficult question with the aim of improving water transport in general, and improving the conditions of the development of river transport. The methods of stimulating the active growth of the demand of the state river transport complex are analyzed.*

**Key words:** river transport, prospects, energy efficiency, Danube Delta, river transport complex, shipping.