

УДК 338.47:005.412(477)

Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку

Гуржій Н.М.

доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри менеджменту організацій та логістики
Запорізького національного університету

Городова А.В.

студентка факультету менеджменту
Запорізького національного університету

Одинець Т.Є.

студентка факультету менеджменту
Запорізького національного університету

У статті розглянуто позитивний досвід розвитку та використання внутрішнього водного транспорту Європи та Америки. Визначено переваги та недоліки цього виду транспортування. Оцінено стан річкового транспорту в Україні та виявлено причини його занепаду. Запропоновано низку заходів щодо розвитку українського річкового транспорту та виведення його з кризи.

Ключові слова: транспортування, внутрішній водний транспорт, судноплавство, річковий транспорт, флот, канал.

Гуржій Н.М. Городова А.В. Одинець Т.Є. РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В статье рассмотрен положительный опыт развития и использования внутреннего водного транспорта Европы и Америки. Определены преимущества и недостатки этого вида транспортировки. Оценено состояние речного транспорта в Украине и обнаружены причины его упадка. Предложен ряд мероприятий, которые позволят развить украинский речной транспорт и вывести его из кризиса.

Ключевые слова: транспортировка, внутренний водный транспорт, судоходство, речной транспорт, флот, канал.

Hurzhyi N.M., Gorodova A.V., Odynets T.Ye. THE RIVER TRAFFIC IN UKRAINE: PROBLEMS AND PROSPECTS

The article deals with the positive experience of the development and use of internal European and American waterways. Described advantages and disadvantages of this type of transport. Assess the condition of river transport in Ukraine and found the reasons for its decline. It is offered a number of actions which will allow to develop the Ukrainian river transport and to bring it out of crisis.

Keywords: transportation, inland water transport, shipping, river transport, fleet, channel.

Постановка проблеми в загальному вигляді. XXI ст. характеризується не лише як період відкриття нових технологій та використанням ноу-хау, а й розширенням транспортної системи перевезень. Міжнародні перевезення відіграють важливу роль у компанії ТНК, та всіх наявних компаній та організацій. Залежно від того, як налагоджені зв'язки, залежить успішна діяльність компанії. Оскільки в ритмі сучасного життя від вчасних та налагоджених постачань залежить конкурентоспроможність компанії на ринку.

Усі країни світу вдало поділять перевезення між авіа, залізничним, автотранспортом та водними перевезеннями, аби не утворювалось перевантаження одного виду транспорту

та простої в роботі іншого. Саме для цього необхідно розвивати всі види транспорту та не надавати переваг якомусь одному.

У сучасному світі важко уявити країну, яка б не проводила торговельні операції. Однією з найважливіших умов цих операцій є ефективно транспортування. Проте в Україні є проблеми з розподілом навантаження на транспортування. Саме тому ми розглядаємо важливість і значущість внутрішнього водного транспорту, який в Україні є забутим.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Взаємозв'язок усіх видів транспорту та їх ефективного функціонування розглядали такі вітчизняні вчені: Е. Грицюк, С. Дугіна, А. Волошенко, В. Кириленко, Л. Кириленко,

О. Невзорова, Л. Марценюк, Т. Мукмінова. Проте в Україні й досі залишається невирішеною проблема ефективного вибору способу перевезення, що, у свою чергу, розвиває один вид транспорту та зводить нанівець інший.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті полягає в обґрунтуванні заходів щодо розвитку українського річкового транспорту та виведення його з кризи з урахуванням досвіду розвитку та використання внутрішнього водного транспорту Європи та Америки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективна організація перевезень – важливе питання не тільки для підприємства, а й для держави. Наприклад, якщо використовувати лише залізничний транспорт, це приведе до занепаду іншого, зупиниться проведення експлуатаційних робіт тощо.

Внутрішній водний транспорт (річковий транспорт) – транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів судами внутрішніми водними шляхами, як природними (річки, озера), так і штучними (канали, водосховища).

До його складу належать судноплавні шляхи (природні та штучні), вузли (порти, пристани) і флот (річкові судна). Розміри судів значно менше морських, на деяких річкових шляхах з глибиною до 6–8 метрів курсують морські судна змішаного типу «річка – море» (наприклад, по каналу русла річки Святого 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 тому числі зерновози, вуглевози), танкери, контейнеровози тощо. Річковий флот світу налічує близько 90 тис. судів [1].

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), досить 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, великими можливостями для організації річкового судноплавства мають багато країн Північної і Латинської Америки, Європи та Азії [2].

Мережу транспортних шляхів утворюють такі основні річки й канали:

- у Європі – Сена, Рейн з притоками, Ельба, Одра, Вісла, Дунай, Дніпро, Волга, Дон та ін.;

- в Азії – Ганг, Інд, Іраваді, Янцзи, Об з Іртиш, Єнісей з ангарів, Лена, Амур, Великий канал (Китай) та ін.;

- у Північній Америці – Міссісіпі з притоками, Св. Лаврентія, Маккензі, Береговий канал (США), Великі озера та ін.;

- у Латинській Америці – Амазонка і Парана;

- в Африці – Конго, Нігер, Ніл;

- в Австралії – Муррей з притокою Дарлінг.

Загальна протяжність судноплавних річок і каналів світу становить 550 тис. км, з яких майже половина припадає на Росію та Китай (понад 100 тис. км кожна), США (понад 40 тис. км) і Бразилію (30 тис. км). За загальним вантажообігом внутрішніх водних шляхів перше місце займають США, друге – Китай, третє – Росія, далі йдуть Німеччина, Канада та Нідерланди.

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

Отже, оцінивши річковий транспорт в Америці, Європі та Україні, зазначимо, що Україна має великий потенціал та ресурсні можливості для того, щоб вивести річковий транспорт на високий рівень, такий, на якому він є в Америці та Європі. Але є багато причин, чому в Україні це не можливо зробити.

Спочатку розглянемо річну транспортну систему Америка та Європи.

Розгалужена мережа внутрішнього водного транспорту США складається з системи річок, Великих озер, сполучних каналів і берегових каналів уздовж узбережжя Мексиканської затоки й Атлантичного океану. Майже весь басейн річки Міссісіпі судноплавний круглий рік, а Великі озера (Верхнє, Мічиган, Гурон, Ері і Онтаріо) експлуатуються 8–10 місяців на рік.

Протяжність внутрішніх водних шляхів, придатних для судноплавства, перевищує 40 тис. км, а обсяг перевезень ними становить понад 500 млрд т. У 50-х рр. нашого століття був відкритий для судноплавства глибоководний шлях річкою Св. Лаврентія, який зробив Великі озера доступними для морських судів (див. табл. 1) [3].

Таблиця 1
Протяжність внутрішніх водних шляхів

Найменування шляхів	Протяжність, км
Система р. Міссісіпі	19 458
Річки Атлантичного басейну	9 388
Водні шляхи басейну Мексиканської затоки (крім системи р. Міссісіпі)	6 438
Береговий водний шлях (Інтракостал Уотервейс)	4 773
Річки басейну Тихого океану	2 217
Р. Св. Лаврентія до кордону Канади	100
Система Великих озер, з'єднувальні протоки і канали цієї системи	2 380
Інші водні шляхи	1 285
Усього	46 009

США випереджає всі країни за вантажообігом, оскільки понад 63% вантажообігу внутрішнього водного транспорту припадає на вантажообіг на Великих озерах. Основні вантажі, що перевозяться – нафтопродукти, вугілля, кокс, залізна руда, чавун, сталь, сіль, гравій, камінь, зерно, ліс, пиломатеріали, продукти хімічного виробництва. Нафтопродукти становлять майже половину всього перевезеного тоннажу.

Отже, в Америці дуже розвинений цей вид транспорту, оскільки має велику протяжність внутрішніх водних шляхів, які використовуються як для внутрішніх перевезень, так і для доставки вантажу до морських портів, які потім відправляються за океан.

Перейдемо до Європи та України, про які можна говорити водночас, оскільки тепер Україна ратифікувала Асоціацію ЄС, і, як наслідок, повинна отримати можливість розкрити свій потенціал на ринку Європи.

Україна володіє значними й протяжними річковими ресурсами, які не до кінця використовуються в якості зручного та дешевого способу 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 належить до п'яти найбільших річок Європи. Однак, незважаючи на наявний потенціал, для розвитку транспортного сполучення за допомогою річкового транспорту в Україні ним перевозиться лише 0,5% товарів. Серед країн ЄС цей показник доходить до 16,3% – в Болгарії, 12,3% – в Німеччині. У цілому в країнах ЄС цей показник становить 6,7% (див. рис. 1).

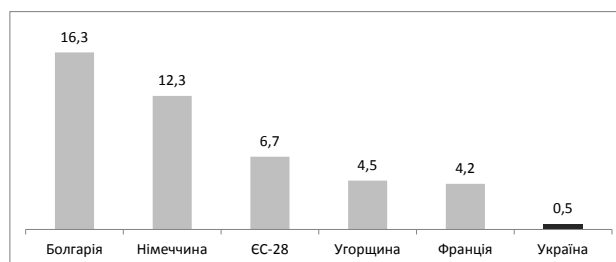


Рис. 1. Питома вага річкових вантажоперевезень у загальному обсязі внутрішніх вантажоперевезень, %

Таким чином, потенційно в Україні є ресурс збільшення вантажоперевезень річок більш ніж у 12 разів.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4 400 км. Традиційними у використанні є судноплавні шляхи Дніпра – 1,205 тис. км і його проток (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160 км, Бугу – 155 км та інших так званих малих річок.

Дніпром і його найбільшим притоком – Десні та Прип'яті – здійснюється до 90% загального обсягу перевезень річковим транспортом. Решта 10% – припадають на Дунай та інші річки, серед них: Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псел, Орель, які також є судноплавними річками, але суттєвої ролі не грають. Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням «Укррічфлот», яке було перетворено в акціонерну судноплавну компанію, складається з головного підприємства та 290 структурних одиниць [4].

Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходом у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини та Австрії.

З часу здобуття незалежності (починаючи з 1990 р.) довжина річкових судноплавних шляхів скоротилася майже в 2 рази (з 4 до 2,1 тис. км). При цьому скоротилася щільність річкових судноплавних шляхів у 1,75 раза, інтенсивність перевезень вантажів – у 3 рази та перевезень пасажирів – у 7,5 рази.

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 до експлуатації.

У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 46,7% (770 од.) та 44,4% (731 од.) – становлять службово-допо-

міжні й 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 [4].

Технічний стан річного флоту постійно погіршується. Кількість технічно та морально застарілих суден становить 81,9%. Найбільша частка старих суден приходить на вантажопасажирські – 97,1%. Унаслідок цього за останні 5 років, враховуючи світову фінансову кризу, загальний обсяг перевезень вантажу скоротився в 3,5 раза (див. рис. 2).

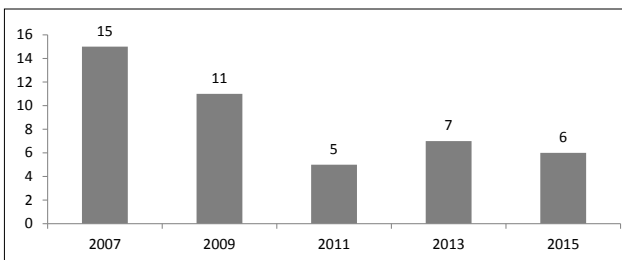


Рис. 2. Обсяг перевезень вантажів річками України, млн т [5]

Таким чином, річковий транспорт Україна має більше проблем, ніж позитивних зрушень. Все це розпочалося ще з початку незалежності України, оскільки вже тоді потрібно було правильно реформувати цю галузь транспорту. А зараз, через затягнутий процес реформування, ми маємо такі проблеми:

- скорочення капітальних інвестицій у галузь, зважаючи на високий рівень зносу основних фондів;
- брак коштів, необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів;
- недостатнє використання наявної пропускної спроможності внутрішніх водних шляхів;
- відсутність стратегічних документів щодо розвитку галузі;
- несправедлива конкуренція з боку автомобільного й залізничного транспорту [6].

Україна має можливість змінити таку ситуацію в позитивну сторону, для цього треба слідкувати певному плану розвитку річкового транспорту та співпрацювати з ЄС. Головною рікою в Україні є Дніпро, цей напрям необхідно розвивати. У цей час навігація Дніпром можлива майже весь рік, протягом 275–300 днів, при середній глибині 3,65 м і оціночній пропускній інфраструктурі в 35 млн т вантажів на рік. Потенційна вантажна база в районі

Дніпра приблизно в два рази вища й досягає 70 млн т. На Дніпрі також розташовано 13 спеціалізованих вантажних терміналів, 10 річкових портів, 6 шлюзів (Запорізький – один з найбільш глибоких шлюзів світу).

Для забезпечення розвитку річкових перевезень необхідно прийняти 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;
- знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України.

Такий розвиток річкового транспорту повинен привести до позитивних моментів. 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 міжнародних транспортних коридорах.

Також треба 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 та Західній Європі, а також з Балканами. Сьогодні здійснюється будівництво паромної переправи «Ісачка – Орлівка», яка може активізувати судноплавство в регіоні.

Таким чином, Україна має великий і нерелізований потенціал перевезень річковим транспортом. Перспективними регіонами для розвитку річкової навігації традиційно залишаються дві найбільші річки – Дніпро та Дунай. Розвиток інфраструктури та 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 проектів у партнерстві України та країн – членів ЄС.

Висновки з цього дослідження. У сучасному світі транспортування збільшило своє

значення й стало однією з найважливіших складників інфраструктури. Розвиток транспорту також вплинув на комунікації, які тим самим допомагають розвитку світової економіки. Сьогодні комунікації переміщують не лише матеріальні об'єкти, а й віртуальні цінності (інформацію). У свою чергу, розвивається не лише економіка, а й суспільство в цілому. Саме сьогодні виникають нові транспортні галузі, що стають важливими компонентами світової економіки. Проте потрібно не забувати про ті види транспорту, що вже існують. Адже за їх допомоги можливо скоротити витрати на транспортування та проводити свої 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 погана налагоджена система тощо.

Отже, транспортна система потребує негайного вивчення та вдосконалення. По-перше, це повинно буде глобальне вивчення та впровадження нових досліджень, використовуючи логістичний підхід та принципи глобальної логістики. По-друге, треба 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.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Шульженко Ф. Транспортне право : [навч. посібник] / Ф. Шульженко, О. Гайдулін, Р. Кундрик. – К. : КНЕУ, 2013. – 244 с.
2. Транспортне право України : [навч. посібник] / [Е. Демський, В. Гіжевський, С. Демський, А. Мілошевич] ; за ред. В. Гіжевського, Е. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 190 с.
3. Географія США [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.wikipedia.org/wiki/Географія_США.
4. Український річний флот [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua>.
5. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://niss.gov.ua/articles/1763>.
6. Що чекає річковий транспорт України у контексті євроінтеграції? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://informer.od.ua/news/chto-zhdet-rechnoj-transport-ukrainy-v-kontekste-evrointegratsii/#top>.
7. «Укррічфлот» ініціює дії з відновлення вантажоперевезень річковим транспортом [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua/novosti/%C2%ABukrrichflot%C2%BB-inicziyu%D1%94-diii-z-vidnovlennya-vantazhoperevezen-richkovim-transportom>.
8. Перспективи вантажних перевезень через Дніпро [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua/novosti/perspektivi-vantazhnik-perevezen-po-dnipro>.