

Тимощук О.М., Горошко К.О.

АНАЛІЗ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЯК ЧАСТКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

У статті проаналізовано діяльність галузі внутрішнього водного транспорту України, розглянуто головні проблеми, які склалися в даній галузі за останній час, виокремлено основні причини їх виникнення, а також визначено основні тенденції розвитку транспортної галузі.

***Ключові слова:** внутрішній водний транспорт (ВВТ), обсяг перевезення, вантажообіг, пропускна здатність, потенціал, номенклатура вантажів.*

Постановка проблеми. Сучасні європейські тенденції в галузі економіки свідчать про необхідність розвитку ефективної конкурентоздатної транспортної системи, зокрема внутрішнього водного транспорту, зважаючи на той факт, що його перевагами є економічність, екологічність та енергозбереженість. Тому доцільно проаналізувати внутрішній водний транспорт України в сучасних умовах господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Борисенко П.В., Боняр С.М., Гладка І.В., Коба В.Г., Наумов О.Б., Новікова А.М., Шкляр В.В.

Виклад основного матеріалу. Поступова інтеграція України в світове господарство на партнерських засадах є одним з головних завдань економіки нашої країни. В ході реалізації головних стратегій виникає ціла низка проблем як теоретичних, так і практичних, які потребують ґрунтовного дослідження. На шляху до паритетного становища України відносно європейських країн принципово важливим є питання розвитку конкурентного транспортного комплексу. В сучасних умовах роль транспорту та транспортного комплексу давно вийшла за межі кордонів країни, на сьогодні актуальною є проблема глобалізації єдиної транспортної системи. Географічне та геополітичне становище України обумовлює необхідність ґрунтовного вивчення та дослідження потенціалу транспортного комплексу, зокрема внутрішнього водного транспорту.

Сучасний транспортний комплекс України, як і майже будь-якої країни, складається з залізничного, морського, річкового, автомобільного, повітряного (космічного) та трубопровідного транспорту. Вигідне географічне й геополітичне положення України дало поштовх до розвитку кожного з вказаних видів транспорту. Варто зазначити, що транспортний комплекс України за обсягами й тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем посідає одне з провідних місць у Європі (в перші роки незалежності України за обсягом перевезень йому належало четверте місце в світі після Росії, США та Канади). Нині транспортний комплекс України охоплює 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АСК «Укррічфлот», 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис.км трубопроводу, комплекс науково-виробничих підприємств та організацій космічного транспорту. В сфері транспорту зайнято нині 20% населення та 30% основних фондів. Кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту. Але сучасний транспорт України працює переважно на «залишках потужностей» Радянського Союзу, що унеможливило ефективне господарювання. На відміну від України, в європейських країнах у 80-тих роках продовжився бурхливий розвиток автомобільних, залізничних, річкових, авіаційних та

морських транспортних коридорів, що забезпечило міцну конкурентну позицію та ефективне ведення господарства. Важливість транспорту полягає в тому, що він забезпечує зв'язки між галузями, підприємствами, регіонами країни, зарубіжними державами. Без транспорту був би неможливий сам процес сучасного виробництва, для якого необхідні зв'язки щодо постачання сировини й продукції, перевезення пасажирів [3].

Зважаючи на той факт, що сучасні тенденції розвитку європейського транспортного комплексу направлені на освоєння та розвиток транспортних магістралей, зокрема внутрішніх водних шляхів, Україна не може залишатись осторонь цих процесів, тому в даній статті нами планується проаналізувати роботу транспортного комплексу та проаналізувати місце ВВТ в ньому. Окрема увага при аналізі транспортного комплексу України в цілому буде приділятися саме внутрішньому водному транспорту, що обумовлено значним потенціалом у гармонізації транспортного комплексу України шляхом перерозподілу вантажів на свою користь.

Для аналізу діяльності внутрішнього водного транспорту (ВВТ) варто охарактеризувати транспортний комплекс України в цілому за даними таблиці 1.

Дані таблиці 1. характеризують транспортний комплекс за двома головними показниками: обсяг перевезення вантажів та пасажирів.[1] З наведених даних стає зрозуміло, що лідером у перевезенні як вантажів, так і пасажирів є автомобільний транспорт. У 1990 р. показник даного виду транспорту був на високому рівні – 4897 млн. т., його частка складала 77,9% від загального обсягу транспортних перевезень, але за десятирічний термін показник зазнав обвального падіння, 2000 р. – 1027 млн. т. або 41,8%, що, безперечно, пов'язано з розпадом Радянського Союзу та, як наслідок, зменшенням обсягів перевезень за всіма видами транспорту.

Обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом у 1990р. відзначається найбільшим показником – 974 млн.т або 15,4%, далі тенденція набуває негативного характеру: починаючи з 2007 р. – 514 млн. т. або 72,5% по 2012 р. – 458 млн. т. або 71,2%. Ця негативна тенденція пов'язана з кризовими явищами економіки як в Україні, так і в світі. Але, навіть незважаючи на подібні процеси, показник перевезень залишається достатньо високим [1].

Варто відзначити, що залізничний транспорт є «локомотивом», перевізником великого обсягу як вантажів, так і пасажирів. Досліджуючи залізничний транспорт, ми з'ясували, що існує і той парадоксальний факт, що лідерські позиції залізниці з перевезень такої кількості вантажів певних груп товарів сприймаються не як досягнення, а як втрати.

Адже перевезення таких наймасовіших вантажів, як пісок, щебінь, вугілля за ціною нижче собівартості призводить до фінансових збитків та нестачі коштів для амортизації рухомого складу.

Український вчений С.В. Мочерний [19] пов'язує соціальну відповідальність з великими підприємствами і дає наступне визначення даного поняття – «одна з провідних концепцій у тлумаченні головної мети діяльності підприємств, перш за все великих фірм і компаній». Але, згідно з даними таблиці 2., стає зрозуміло, що десятирічний період незалежності України був катастрофічним для водного господарства в цілому, його показники досягли своїх критичних позначок: у 2000 р. внутрішній водний транспорт – 8,3 млн.т, морський – 6,3 млн.т, що в середньому менше на 45 млн.т, якщо порівнювати з 1990 роком. Каталізатором подібних процесів була необміркована приватизація даного виду транспорту, яка практично звела до нуля інтерес до даної галузі [1].

1990 рік є піковим роком за обсягами перевезення вантажів за всіма видами транспорту, але цей рік є початком тривалого спаду до 2000 року. Динаміка перевезень за останні 11 років характеризується невисокими показниками, але стабільністю, що можна прослідкувати з рис. 1.

Перевезення вантажів та пасажирів за видами транспорту

	1990	%	2000	%	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%
Перевезено вантажів всього (млн. тон)	6286	100	2456	100	1990	100	1972	100	1625	100	1765	100	1887	100	1794	100
залізничний	974	15,4	360	14,6	514	25,8	499	25,3	391	24,0	433	25,5	469	24,8	458	25,5
водний, в т.ч.:	119	1,89	15	0,6	24	1,2	19	0,96	10	0,61	11	0,62	10	0,52	7,8	0,43
<i>морський</i>	53	0,84	6,3	0,25	9	0,45	8	0,4	5	0,3	4	0,22	4	0,21	4,8	0,26
<i>річковий</i>	66	1,04	8,3	0,33	15	0,75	11	0,55	5	0,3	7	0,39	6	0,31	6	0,16
автомобільний	4897	77,9	1027	41,8	1255	63,0	1267	64,2	1069	65,7	1168	66,2	1198	63,4	1253	69,8
авіаційний	0,1	0,001	0,1	0,004	0,1	0,005	0,1	0,005	0,1	0,006	0,1	0,05	0,1	0,005	0,1	0,005
Перевезено пасажирів всього (млн. пас.)	14977	100	7780	100	8214	100	8331	100	7275	100	6845	100	6980	100	6812	100
залізничний	669	45,2	499	6,4	447	5,44	445	5,34	426	5,84	427	6,23	430	6,16	427	6,3
водний, в т.ч.:	45	0,3	6	0,07	10	0,12	9	0,1	8	0,109	8	1,87	8	0,11	7	0,1
<i>річковий</i>	19	0,12	2	0,02	2	0,02	2	0,02	2	0,02	1	0,01	1	0,01	1,8	0,02
<i>морський</i>	26	0,17	4	0,05	8	0,09	7	0,08	6	0,08	7	0,1	7	0,1	5,2	0,07
автомобільний	8331	55,6	2557	29,01	4173		4369	52,4	4014	55,1	3726	54,4	3612	51,7	3449	50,6
авіаційний	15	0,1	1	0,01	5		6	0,07	5	0,06	6	0,08	7	0,1	8	0,11

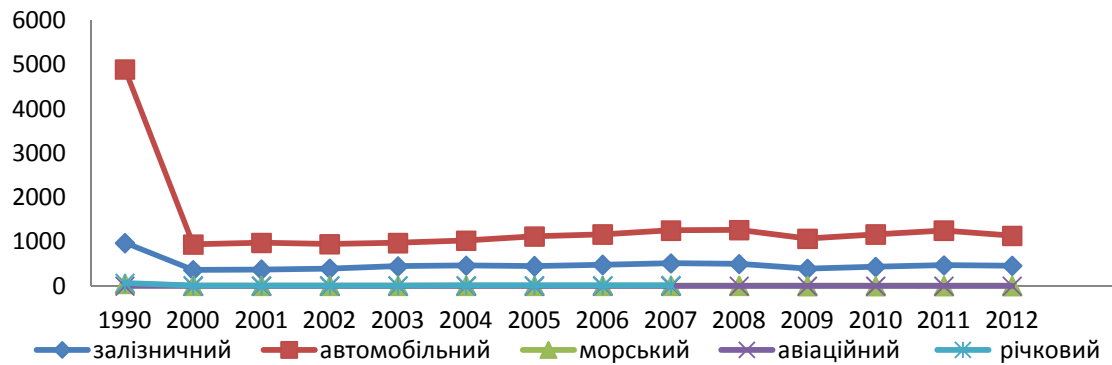


Рис. 1. Динаміка перевезення вантажів за всіма видами транспорту

Характеризуючи динаміку перевезень вантажів та пасажирів ВВТ України, варто відзначити, що піком за перевезенням вантажів та пасажирів є 1990р. – 66 млн.т та 19 млн. пас. відповідно; потім спостерігається значне та затяжне падіння показників 2000 р. – 8,3 млн.т та 2 млн.пас.; 2007 рік відзначається певним пожвавленням, обсяг вантажів досягнув 15 млн.т. та 2.5 млн.пас. Динаміка останніх років засвідчує низький рівень обсягу перевезень як вантажів, так і пасажирів: 2012 р. – 3 млн.т вантажів та 1,8 млн. пасажирів (рис.1,2). Для сучасного розвитку ВВТ досягнення показників хоча б докризового періоду – 2007 року повинно бути пріоритетом для свого розвитку.

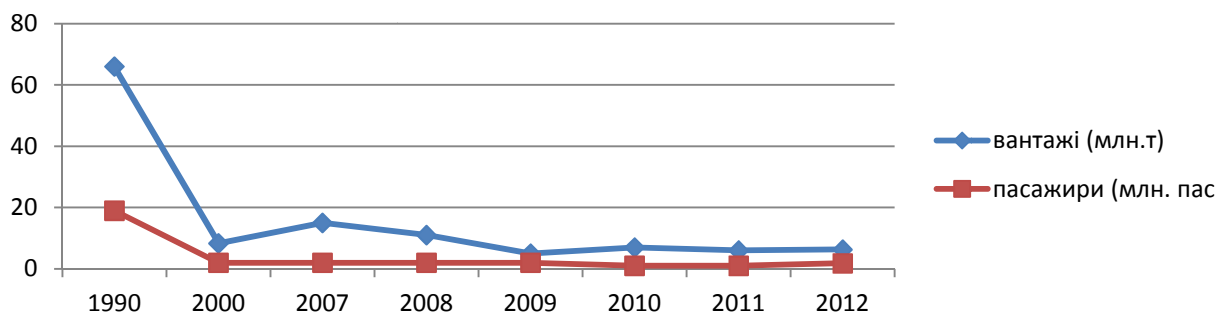


Рис. 2 Динаміка перевезень вантажів та пасажирів ВВТ України

ВВТ України спеціалізується на перевезеннях вантажів здебільшого навалного характеру: пісок, залізорудна сировина, зерно, вугілля, кокс та феросплав; чавун, сталь та сталевий прокат є також вантажами річкового транспорту. Номенклатура вантажів ВВТ є майже незмінною з 1990р. по 2011р., змінювалась лише кількість зазначених вантажів (рис. 3, 4)

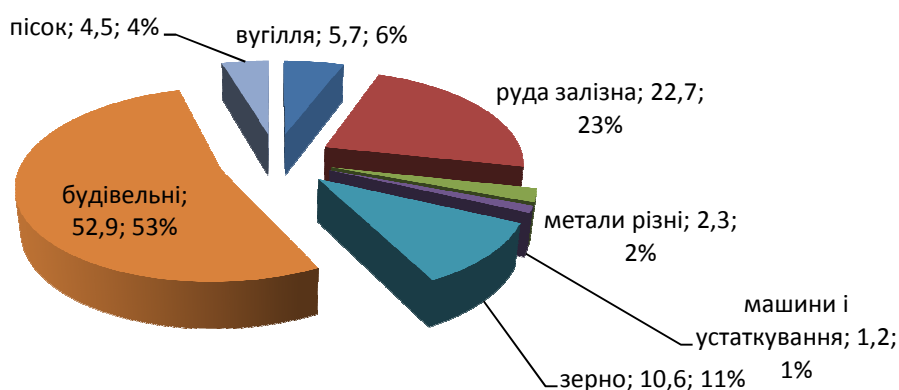


Рис. 3. Номенклатура вантажів ВВТ України, 2011р.

Для аналізу номенклатури були обрані роки з найбільшим обсягом перевезення – 1990 р. та з найменшим обсягом перевезення вантажів – 2011 рік [1].

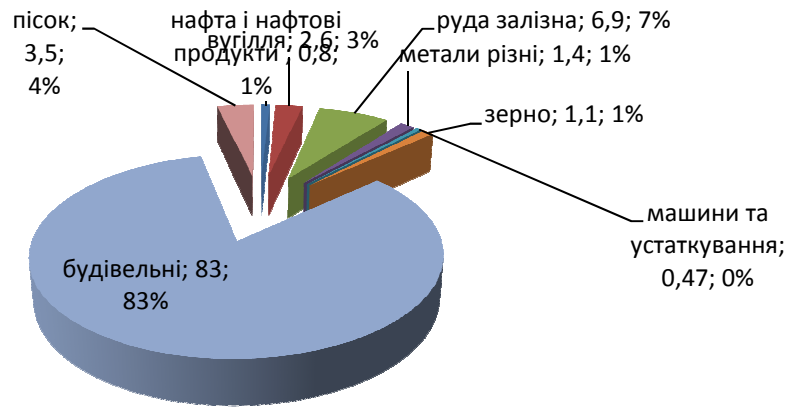


Рис. 4. Номенклатура вантажів ВВТ України, 1990р.

Аналізуючи номенклатуру вантажів ВВТ України за визначені періоди, варто зазначити, що в структурі 2011р. превалювали будівельні матеріали (53%) та руда залізна (23%), у 1990 році кількість зазначених вантажів також була найбільша: будівельні матеріали – 83%, руда залізна – 6,9%; машини та устаткування, продукція АПК (зерно) та пісок займають також значну частку вантажів ВВТ як у 1990р., так і в 2011 р.

Таблиця 2

Вантажообіг та пропускна здатність портів ВВТ (млн. т.)

Назва порту	1990	2009	2010	2011	Річна пропускна здатність
Чернігів	5,3	0,07	0,9	0,9	6,7
Київ	31,1	2,1	5,7	4,9	37,9
Черкаси	4,2	0,1	0,3	0,2	4,6
Кременчук	11,6	0,2	1,3	0,9	13,0
Дніпродзержинськ	4,7	0,1	0,8	0,8	5,4
Дніпропетровськ	20,6	1,5	2,8	1,5	26,3
Запоріжжя	24,1	1,5	2,9	3	31,4
Нова Каховка	2,4	0,2	0,1	0,2	2,9
Херсон	10,5	0,4	1,4	1	12,7
Миколаїв	9,3	0,9	1,3	1,2	10,4
Всього	123,8	7,07	17,3	14,6	151,3

Найбільший обсяг вантажних перевезень мають Київська, Дніпропетровська, Запорізька й Херсонська області.

Аналізуючи ВВТ України більш ґрунтовно, потрібно звернути увагу й на річкові порти, оскільки саме вони є головною складовою та виконують ряд важливих функцій: розвантаження, перевантаження, складування. Річкові порти України розташовані на внутрішніх водних шляхах поблизу місць зосередження промислового та сільськогосподарського потенціалу, включаючи Чернігів, Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпродзержинськ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нову Каховку, Херсон, Миколаїв. Усі основні річкові порти розташовані на Дніпрі та на його основній притоці Десні. Дунай не має

офіційних річкових портів, оскільки два порти, розташовані на Дунаї – Рені та Ізмаїл – класифікуються як морські порти.

Кожен порт має свою специфіку та свою спеціалізацію. Показники вантажообігу річкових портів України можна проаналізувати з таблиці 2.

Найбільший показник вантажообігу за всіма річковими портами був зареєстрований у 1990 році. Але за десятирічний період обсяг ВВТ зменшився приблизно в 17,5 разів, що пов'язано зі зменшенням обсягів перевезень за всіма видами транспорту [4].

Усі порти, зазначені в таблиці 2, зазнали катастрофічних падінь щодо вантажообігу за десятирічний період, не став винятком навіть порт міста Києва, вантажообіг якого в 1990 році становив 31,1 млн.т, а вже в 2009р. – 2,1 млн. т., тобто зменшився на 93,3% [6].

Незважаючи на низьку частку ринку, яка припадає на дану галузь економіки та відсутність справжнього державного інтересу до даного виду транспорту за останні роки, спостерігається відчутне поживлення вантажообігу річкових портів. Загальне зростання перевезень через українські річкові порти у 2000-2012 рр. становило 240%. Варто зазначити, що при високому загальному зростанні ситуація в різних портах була відмінною. В деяких портах можна спостерігати вражаюче зростання вантажообігу портів в 2000-2012 рр.: Дніпродзержинськ – понад 420%, Кременчук та Черкаси – 350% або Чернігів – найвражаючий серед усіх портів – понад 700% [5]. Але такі потужні порти, як Дніпропетровськ та Запоріжжя показували більш скромну динаміку вантажообігу – 200% та 220%. (табл. 3.)

Таблиця 3.

Динаміка показників основних річкових портів (тис. т.)

Річкові порти	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Дніпродзержинськ	198,1	190,0	295,2	755,4	781,9	700,6	754,3	839,01
Дніпропетровськ	1313,3	1536,1	1683,5	2060,4	2847,5	2089,7	2412,1	2844,5
Запоріжжя	1338,9	1450,3	1615,3	1879,2	2493,7	2659,7	2582,6	2907
Київ	2582,2	2139,4	1972,5	2177,9	2623,3	3532,2	5379,3	5673
Кременчук	377,7	169,4	216,3	624,6	600,3	564,3	564,9	1291,3
Миколаїв	724,5	886,0	1272,0	774,4	115,6	859,3	1192,3	1265,3
Нікополь	89,5	71,4	48,3	43,8	68,6	78,2	83,6	95,3
Херсон	502,0	401,3	580,6	919,1	1121,3	540,3	1359,65	1377,6
Черкаси	80,7	116,3	125,3	128,7	152,3	178,6	169,3	288,3
Чернігів	127,3	95,6	138,6	342,9	366,4	481,3	504,3	896,0
Всього	7334,0	7218,6	7984,6	9770,2	12227,5	13157,8	16889,6	17581,3

Варто звернути увагу на те, що загальна динаміка показників основних портів характеризується позитивною тенденцією та визначає перспективність подальшого розвитку. Така перспективність повинна бути відчутним стимулом для держави, а особливо для інвесторів транспортного сектору (рис. 5).

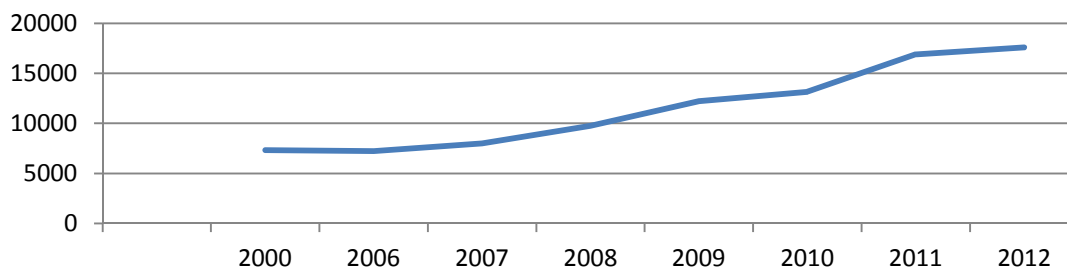


Рис. 5. Динаміка портів річкового транспорту України

Висновки. Отже, проведений аналіз внутрішнього водного транспорту України дає змогу зробити висновок, що із здобуттям незалежності Україною ВВТ зіткнувся з проблемами, які в першу чергу пов'язані зі зменшенням обсягів вантажів. Далі до проблем недостатньої завантаженості внутрішніх водних шляхів додалась нестача коштів на модернізацію та оновлення основних фондів, а також на реконструкцію існуючої інфраструктури. Всі перераховані проблеми стали перешкодою на шляху розвитку та становлення внутрішнього водного транспорту України.

Але, незважаючи на незначну частку на тлі всього транспортного комплексу України, ВВТ має знаний потенціал розвитку в майбутньому. Зазначений потенціал закладений у географічному положенні України, зокрема в її внутрішніх водних шляхів та в зростанні основних показників (вантажобіг портів, обсяг вантажів). Але для більш ефективного розвитку потрібна активна державна позиція України, галузь повинна стати одним з пріоритетних напрямків господарства. Держава повинна бути «гарантом» для даного сектору економіки, особливо зважаючи на загальноєвропейські тенденції, які передбачають популяризацію та підтримку розвитку ВВТ серед країн Східної Європи, у тому числі й України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Україна транспортна. «Лідери транспортної галузі», випуск III. Український видавничий консорціум, Київ – 2005.
3. Україна транспортна. «Морський і річковий комплекс», випуск I, Київ – 2007.
4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/33388.html>
5. Офіційний сайт АСК «Укррічфлот» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrrichflot.com/ru/novosti/ukrrechflot-iniciiruet->
6. Матеріали програми Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т РК5. «Огляд галузі річкового транспорту» [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.4_maritime_and_inland_waterway_sector_development_final_review_ukr.pdf

Тимошук Е.Н., Горошко Е.А.

АНАЛИЗ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ КАК ЧАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

В статье проведен анализ деятельности отрасли внутреннего водного транспорта Украины, рассмотрены основные проблемы, которые сложились в данной области за последнее время, выделены основные причины их возникновения, а также определены основные тенденции развития внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: *внутренний водный транспорт (ВВТ), объем перевозок, грузооборот, пропускная способность, потенциал, номенклатура грузов.*

Tymoshchuk E., Goroshko E.

ANALYSIS OF RIVER TRANSPORT IN UKRAINE AS A SHARE OF TRANSPORT SYSTEM

The article analyses the activities of river transport of Ukraine, the reason of instability of river transport are determined, the main trends of the development are defined.

Keywords: *inland waterway transport, cargo volume, turnover, throughput, capacity, types of cargo.*