

*Панін В.В., Сьомін О.А.*

## ІНТЕГРОВАНІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ ДНІПРА, ЧОРНОГО МОРЯ ТА ДУНАЮ ЯК СКЛADOVA ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ

*Пропонується ряд інфраструктурних проєктів щодо розвитку перевезень, які формують єдину інтегровану інфраструктурну систему та здатні забезпечити сталий розвиток вітчизняних галузей, пов'язаних з річковим, морським та залізничним транспортом, судно- та машинобудуванням, туризмом, науковими дослідженнями.*

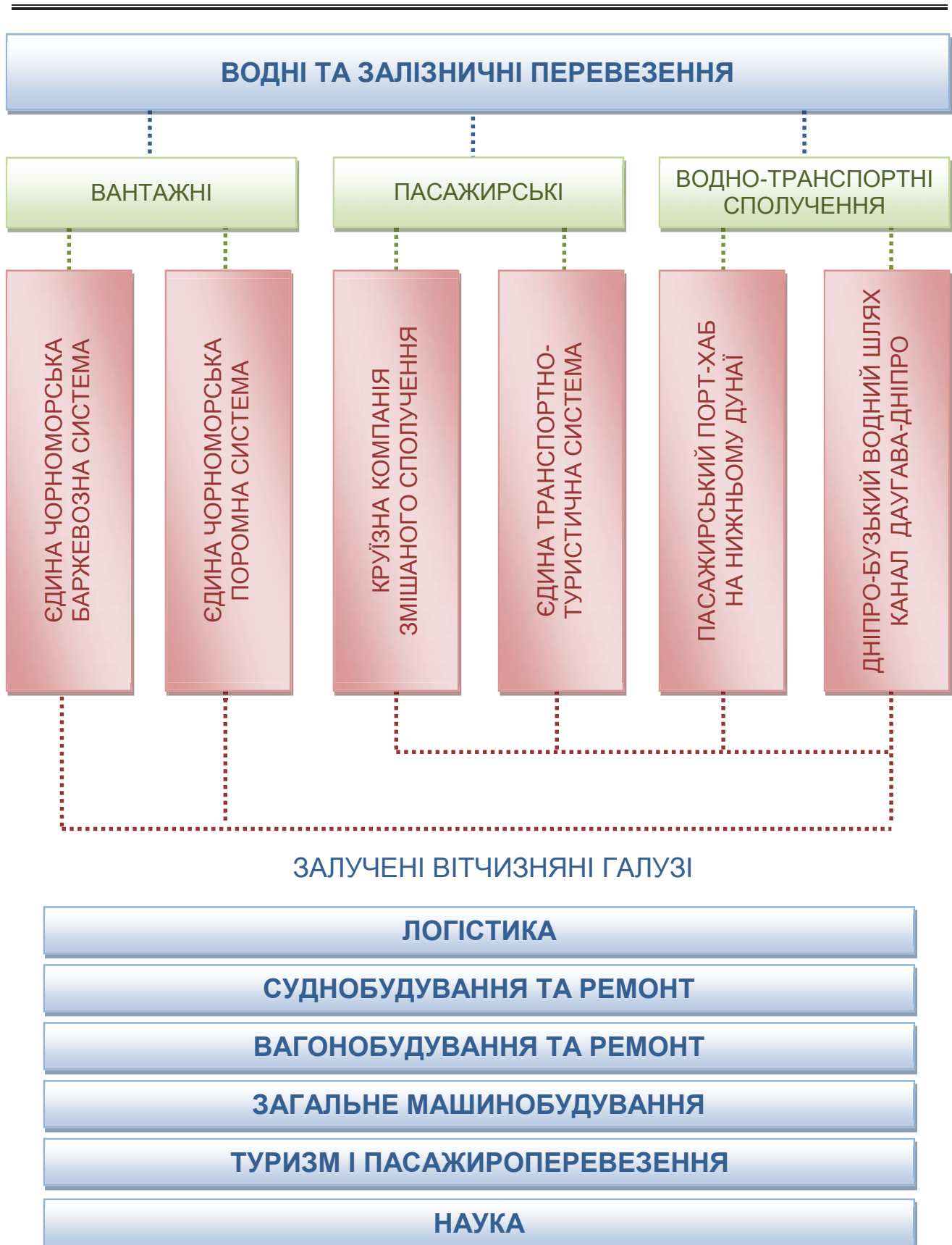
**Ключові слова:** *баржевозна система, ліхтеровозна система, поромні перевезення, круїзна компанія, туризм, залізничні перевезення, Чорне море, Дніпро, Дунай, Дніпро-Бузький водний шлях, Даугава.*

**Постановка проблеми.** Існує необхідність створення транспортно-логістичної системи, характерної для географічного положення України, яка б складалася з окремих комерційних проєктів. Ці складові повинні сформувати єдиний інтегрований транспортно-логістичний кластер та дати поштовх розвитку морської галузі, річкової, залізничної, судно- та машинобудівної, соціальної та інших (див. рис. 1).

**Аналіз сучасного стану.** Ще на зламі століть транспортна галузь нашої країни зустрілася з неприємними, але цілком передбачуваними викликами, пов'язаними з невідповідністю бажань транспортного бізнесу та існуючих можливостей, які забезпечуються державним апаратом у цій сфері. З одного боку – це зміна геополітичної ситуації в євроазійському просторі, що спричинило докорінну перебудову як потоків, так і товарно-партійної номенклатури вантажів. З іншого боку – це спадок від Радянського Союзу у вигляді транспорту, перевантажувальних потужностей, нормативно-правової бази та інших елементів транспортного комплексу, які не враховували нову специфіку транспортно-логістичних систем і, відповідно, не дозволяли ефективно обслуговувати нові транспортні потоки. У підсумку це призвело до подорожчання послуг транспортного комплексу, і, як наслідок – падіння показників та складнощі подальшого розвитку й вдосконалення системи перевезень, яка б відповідала сучасним і перспективним планам.

Зараз внаслідок загального фізичного і морального старіння основних фондів, транспортний комплекс підійшов до нагальної потреби не лише свого фізичного оновлення, але оновлення через формування нових концепцій транспортних перевезень, які повинні з гіпотетичних потенційних транспортних концептів перейти до цілком реального діючого апарату транспортування вантажу і пасажирів на своєму відрізку шляху. При цьому, такі транспортно-логістичні системи не повинні бути автономними. В цілях спадкоємності існування їх необхідно інтегрувати в єдину систему народного господарства країни. Це дасть можливість підтримувати та регулярно оновлювати транспортно-логістичну модель, яка безпосередньо пов'язана з виробництвом транспортної продукції і, таким чином, перевести її з розряду інноваційних в постійно діючу і незалежну від локальних змін у нормативній базі, уряді і т. д.

Враховуючи вищенаведене, **метою статті** є запропонувати напрямки розвитку транспортної інфраструктури, які забезпечать стійкий та довготривалий зростання практично всіх галузей України, пов'язаних з транспортом, перевезеннями, важким машинобудуванням, туризмом та перевезеннями пасажирів.



*Рис. 1. Схема взаємодії напрямків розвитку в єдиній інтегрованій транспортно-логістичній системі  
Джерело: сформовано авторами*

---

---

## **Виклад основного матеріалу.**

**1. Єдина чорноморська баржевозна система.** Пропонується прикладний інструмент логічно завершеної реалізації ідеї використання Дніпра як транзитної транспортної артерії України та повноцінного включення його в Європейську систему внутрішніх водних шляхів та Євразійську систему вантажних транспортних коридорів шляхом організації безперевалочних вантажоперевезень у системі Дніпро – Чорне море – Дунай – Волго-Дон – Босфор, а також між чорноморськими портами, які включені до міжнародних вантажних коридорів з перспективою використання воднотранспортних сполучень Дніпро – Буг, Дніпро – Даугава.

Світові коливання цін на сировину, а також несприятливий тимчасовий прогноз як ніколи гостро ставить питання про зниження логістичних витрат, у т.ч. собівартості доставки сировинних вантажів у порти Центральної і Західної Європи, а також Південно-Східної Азії та Китаю. Крім того, існуючий флот типу «ріка-море», що працює на чорноморському ринку, вже морально і фізично застарів, вибуття вітчизняного флоту замінюється флотом третіх країн.

Рішенням зазначеної проблеми буде створення логістичної схеми, яка б мінімізувала проміжні перевезення та перевалку в портах – факторів, що значно збільшують собівартість і кінцеву вартість вантажу.

Найбільш ефективною системою, яка мінімізує транспортні (логістичні) витрати і фінансові витрати, є баржевозна (ліхтеровозна) судноплавна система.

Баржевозна (ліхтеровозна) система – це транспортна логістична система з участю морського і річкового флоту, основним завданням якої є безперевалочне перевезення вантажів між портами різних річкових басейнів. При стабільному масовому вантажопотоці баржевозна система є найбільш ефективним засобом доставки вантажів «від дверей до дверей».

Баржевозні (ліхтеровозні) системи успішно діяли та діють в Європі та Північній Америці. З 1977 по 1992 рр. на території СРСР існувало кілька таких систем в Радянському Дунайському пароплаванні та Чорноморському морському пароплаванні.

Для компаній (або груп компаній) зі стабільним масовим вантажопотоком баржевозна система створює замкнутий цикл перевезень без участі сторонніх суб'єктів, тим самим, є найбільш економічно ефективним засобом доставки вантажів, що значно підвищує рентабельність бізнесу в цілому.

Переваги та кінцеві переваги.

### Для держави:

- посилення значущості України як транзитної держави у зв'язку з переорієнтацією вантажопотоків східноєвропейських країн на транспортний напрямок Дніпро – Чорне море – Дунай – Волго-Дон – Босфор;
- повноцінне включення річки Дніпро в систему загальноєвропейських та євразійських вантажоперевезень;
- пожвавлення ділової активності та доходів в бюджет через зростання діяльності річкових портів на Дніпрі, судноплавних компаній, суднобудування, судноремонту.

### Для експортерів:

- безперевалочна доставка вантажу безпосередньо в одних і тих же транспортних одиницях (баржах-секціях);
- здешевлення перевезення тонни вантажу і збільшення продуктивності робіт у зв'язку з виключенням подвійної і потрібної перевалки вантажу;
- виключення втрат, простоїв, очікування залізничних вагонів тощо;
- перевезення вантажу носить характер великої партійності (6-12 тис. т);
- мінімізація логістичного ланцюга доставки вантажу і виключення «розмивання відповідальності» між учасниками транспортного процесу;
- перевезення вантажу може здійснюватися на умовах SIF, що є показником якості та високої відповідальності вантажоперевізника. Дані умови є найбільш переважними для вантажоодержувача.

### Для судноплавної компанії-перевізника:

- прогнозований вантажопотік, можливість оптимального планування роботи та ремонту флоту;
- ритмічність роботи і незалежність від доріг та портів проміжної перевалки, морської ділянки, погодних умов;
- отримання додаткового доходу шляхом виходу на зовнішній ринок з пропозиціями перевезень барж інших власників та вантажів у напрямку «Дунай-море, Дніпро-море», між іншими річковими басейнами (формування вантажного коридору);
- можливість перевезень пасажирських суден і продовження круїзів на європейських річкових судах по Дніпру;
- розвиток перевезень барж на порти Азовського і Волго-Донського напрямків, в тому числі перевезення караванів з вантажем і пасажирських суден з РФ на Дунай і в зворотний бік.

#### Для суднобудівних і судноремонтних підприємств:

- будівництво баржевозів і барж;
- технічна адаптація несамохідного флоту і буксирів/штовхачів до баржевозних перевезень;
- здійснення всіх видів ремонту та технічного обслуговування залученого в даних перевезеннях флоту (як заводського, міжрейсового, так і без виведення з експлуатації);
- модернізація і реновація залученого флоту.

#### Перспективи розвитку.

Можливі нижченаведені перспективи логічного продовження і розвитку.

1. Перевезення барж з/в морських портів України (Одеса, Іллічівськ, Южний), РФ (Азов, Новоросійськ), Румунії (Констанца), Грузії (Поті, Батумі), Болгарії (Варна), Туреччини (Стамбул та інші).
2. Продовження круїзних пасажирських ліній з Дунаю в Дніпро і Дон шляхом перевезення пасажирських круїзних суден на чорноморській ділянці.
3. Зростання транзитних вантажопотоків у зв'язку з спорудженням судноплавних каналів на території Білорусії: Дніпро – Прип'ять – Зх. Буг; Дніпро – Зх. Двіна (Даугава);
4. Виконання т.з. «перегінних» перевезень недобудованих корпусів суден на добудову в Європу (замість буксира використовується баржевоз).
5. Диверсифікація вантажної бази портів Дніпровського та Дунайського басейнів шляхом залучення на них вантажів, оминаючи дорогі морські порти, і залучення вантажопотоків зерна, вугілля, металу.
6. Перевезення наливних вантажів у несамохідних танкерах.
7. Перевезення контейнерів у транспортних одиницях від хаба до хаба з мінімізацією перевантажень у фідерних портах.

Наведена баржевозна система може забезпечити практично повне домінування на чорноморському ринку вантажоперевезень за рахунок створення по суті нового вантажного транспортного коридору для будь-яких типів вантажів.

Незважаючи на падіння ринку, зараз дуже зручний час для початку робіт за цим проектом, щоб до моменту підйому ринку баржевозна система вже стабільно працювала і могла принести найбільший фінансовий ефект.

**2. Єдина чорноморська поромна система.** У зв'язку з моральним та фізичним старінням існуючих автомобільних та залізничних поромів, які обслуговують поромні лінії між чорноморськими портами України та сусідніх країн, пропонується розробка проекту єдиної чорноморської автомобільно-залізничної поромної системи, яка обслуговуватиме існуючі та перспективні авто- та залізничні коридори та вантажопотоки. Оскільки пороми – це спеціалізовані судна, які потребують фахових операторів, доцільна організація окремого судовласника (або додаткове розширення існуючих), який би займався технічною та комерційною експлуатацією таких суден. Переваги та преференції практично аналогічні баржевозній системі при тому, що поромні перевезення додатково опановують окремий

---

кластер транзитних вантажів та служать додатковим фактором приваблення транзитних зарубіжних перевізників.

**3. Круїзна компанія змішаного сполучення.** Задля повноцінного розвитку туристичної галузі України в частині внутрішнього та в'їзного туризму, яка дозволить включити Дніпро та його туристичний потенціал в загальноєвропейську туристичну галузь, пропонується розробити концепт туристичної круїзної компанії, яка б спеціалізувалася на туристичних круїзних перевезеннях між Дніпром, Чорним морем, Дунаєм та у перспективі Волго-Дном та Середземним морем. Нині існуючий круїзний флот на Дніпрі та Дунаї вкрай застарілий, що стримує розвиток туризму та служить не на користь вітчизняній туристичній галузі.

Розвиток компанії пропонується в декілька основних етапів. 1-й етап – організація судноплавної круїзної компанії, цільове проектування та будування пасажирських круїзних суден для круїзів по Дніпру (у т.ч. вище Києва), Прип'яті та Десні. Досягається шляхом будування двох невеликих круїзних судів, місткістю 100-120 пасажирів. По мірі реалізації 2-го і 3-го етапів дані судна переводяться на круїзні лінії з заходом в білоруські порти Гомель, Брест, Могильов та інші. З моменту відкриття водотранспортного сполучення між Білоруссю та Польщею – вихід на внутрішні водні шляхи Європи. 2-й етап – будівництво нових суден змішаного плавання з рівнем комфортабельності 4 зірки, місткістю 220 пасажирів для круїзів по Дніпру та Дунаю. Даний етап досягається шляхом природного розвитку 1-го етапу і є його логічним продовженням в частині поліпшення якості обслуговування пасажирів на судах більш високого класу комфортабельності. 3-й етап – будівництво нових суден для круїзів по Чорному морю і Середземномор'ю місткістю 800–1000 пас. для виконання круїзів у чорноморському і середземноморському басейнах, а також продовження круїзів з Дніпра і Дунаю шляхом пересадки пасажирів для відвідування морських портів. Даний етап може бути як логічним продовженням перших двох етапів, так і самостійним сегментом ринку, займаючи свою самостійну нішу.

Основні переваги та переваги:

- залучене вітчизняне суднобудування та інші споріднені галузі народного господарства країни;
- потужний розвиток національного судновласника зі змогою використання вітчизняних фахівців в області інженерії, судноплавства;
- потужний розвиток внутрішнього та в'їзного туризму;
- підвищення туристичного, технічного та технологічного престижу країни.

**4. Єдина залізнична транспортно-туристична система.** Регулярно Укрзалізниця інформує громадськість про мільярдні збитки від пасажирських перевезень. Головним чином це пов'язано з завищеними експлуатаційними витратами, перевезенням пільгових категорій пасажирів, неоптимальними графіками курсування, неповним завантаженням тощо. Підвищити прибутковість, не вдаючись до радикальних мір і непопулярних заходів, можливо шляхом запуску чартерних пасажирських потягів під загальною операторською діяльністю приватної туристичної компанії. Таким чином, регулярні чартерні перевезення стануть фінансово комфортними для залізниці та фізично зручними для пасажирів. Причому в даному випадку чартерний потяг служить одночасно як транспортною, так і туристичною складовою, що різко посилює позиції України на ринку внутрішнього туризму, в тому числі для іноземних туристів. Значно спрощується трансферна логістика для місцевих туристичних агентів і операторів у регіонах.

Запуск чартерних поїздів досягається шляхом співробітництва УЗ і туроператора, який організовує туристичні послуги в самому поїзді і бере ризики заповнення поїзда і організації всіх поїздок на себе. Тобто іншими словами – туроператор викуповує всі місця в туристичному поїзді, організовує туристичний продукт і реалізує в роздріб туристичним агентам через свою систему букінгу. Таким чином усуваються всі вищеописані негативні моменти.

Сьогодні існує потреба в подібних регулярних турпоїздах на основних напрямках: Київ – Львів – Івано-Франківськ; Київ – Харків; Київ – Миколаїв – Херсон; Київ – Дніпро – Запоріжжя; Київ – Одеса – Ізмаїл; Одеса – Львів.

---

Позитивні переваги:

- УЗ отримує 100% оплату витрат на організацію руху, а також прибуток;
- питання пільговиків в даному випадку є неактуальним, зменшуються збитки від пільгових перевезень;
- оператор поширює квитки через широку мережу агентств, терміналів, он-лайн продавців, відпадає необхідність утримання залізничних кас, касирів і техніки, особливо в малих і невеликих пунктах;
- різко зростає культура і стандарти обслуговування пасажирів за рахунок введення додаткових послуг оператором для пасажирів (інтернет, харчування, аудіо-гіди, трансфери тощо);
- завдяки тому, що УЗ може займатися туристичними послугами, з'являється можливість комісійного продажу квитків оператора через каси та букінги УЗ – зростає дохід дороги;
- оператор сплачує державі податок на прибуток.

Якщо до описаної системи інтегрувати круїзну компанію, описану вище, Україна отримає дуже зручну єдину транспортно-туристичну систему, яка діє цілий рік і до якої будуть підв'язані місцеві турфірми своїми послугами, що дуже сучасно і зручно для турфірм і звичайних туристів, особливо іноземних. Це стане візитною карткою України на європейському туристичному ринку.

**5. Облаштування пасажирського порту-хабу на Нижньому Дунаї.** На Нижньому Дунаї потрібен пасажирський порт-хаб, призначений для ротації круїзних пасажирів, які прямують як з дунайських країн, так і з Чорного моря. Через те, що такого порту немає, далеко не повністю використовується потенціал існуючого круїзного флоту як на самому Дунаї, так і в Чорному морі. В радянський період порт Ізмаїл дуже добре виконував цю міні-роль, пересаджуючи річкових пасажирів на морські судна. Але тоді було мало флоту як такого і круїзний рух не був таким потужним, він сприймався лише як престижний додаток до вантажного. Зараз, коли кількість вантажів на Дунаї зменшується, а пасажирів і туристів стає все більше роль порту-хабу на Нижньому Дунаї як ніколи актуальна. Лише окремі зарубіжні судна наважуються спускатися до Нижнього Дунаю (не більше 10% від усієї кількості) тільки тому, що в цьому випадку потрібно пасажирів везти назад, тому що звідси вони нічим не відлетять і не поїдуть, а це робить круїз дорожчим. Якби в Ізмаїлі відтворити трансферний центр, більшість пасажирів виходило б тут і сідало як на річкові, так і на морські судна, а також прибували б до Ізмаїлу літаками або залізницею.

Нині існує стабільний пасажиропотік на Нижньому Дунаї. Він дробиться (велика частина йде в Румунію), але він є, і за сприятливих обставин його можна не тільки перенаправити до себе, але й підсилити. Ось тут і потрібен пасажирський спеціалізований порт-хаб, де зосереджені не тільки морські, але й авіа- та залізничні шляхи. Ізмаїл для цього найбільш ефективно місце. Таким чином формується повноцінний транспортний хаб на півдні України, що сприяє розвитку регіону та країни в цілому. Такий порт також може бути складовою логістичних систем перевезення туристів, які описані вище.

**6. Водотранспортні сполучення.** Євросоюз та СЕК ООН схвалили проекти Дніпро-Бузького водного шляху (Е-40), судноплавних каналів Даугава – Дніпро (Латвія – Білорусь), Німан – Дніпро (Литва – Білорусь). З української сторони перспективне введення до ладу цих водотранспортних шляхів потребує логістичних та техніко-економічних розробок з метою оцінювання ступеню потрібної інтеграції вітчизняних транспортних та логістичних галузей. Але, у будь-якому випадку, введення до ладу цих нових судноплавних шляхів перетворить Дніпро на транзитний торгівельний шлях, а його базові порти (Київ, Дніпро, Запоріжжя та ін.) на транзитні вантажні порти-хаби, які впливають на вантажні потоки не тільки всередині країни, а й на всьому євразійському просторі. Це дозволить більш ефективно використовувати запропоновані баржевозну систему, національну круїзну та транспортно-туристичні системи.

**Висновки.** Запропоновані концепти інтегрованих транспортно-логістичних систем, які здатні посилити роль України в транспортних, логістичних, технічних та туристичних галузях

---

---

на світових ринках. Незважаючи на кризовий стан, зараз дуже зручно починати роботи за цими проектами, щоб на підйомі ринку системи могли бути запущені до роботи в будь-який момент.

**Панин В.В., Сёмин А.А.**

**ИНТЕГРИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ ДНЕПРА, ЧЕРНОГО МОРЯ И ДУНАЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ УКРАИНЫ**

*Предлагается ряд инфраструктурных проектов по развитию перевозок, которые формируют единую интегрированную инфраструктурную систему и способны обеспечить устойчивое развитие отечественных отраслей, связанных с речным, морским и железнодорожным транспортом, судо- и машиностроением, туризмом, научными исследованиями.*

**Ключевые слова:** баржевозная система, лихтеровозная система, паромные перевозки, круизная компания, туризм, железнодорожные перевозки, Черное море, Днепр, Дунай, Днепро-Бугский водный путь, Даугава.

**Panin V., Syomin O.**

**INTEGRATED TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF THE DNIEPER, BLACK SEA AND DANUBE, AS PART OF THE TRANSPORT STRATEGY OF UKRAINE**

*The authors propose a number of infrastructure development projects in transportation, which form a single integrated system and is able to ensure sustainable development of domestic industries associated with the river, sea and rail transport, shipbuilding and engineering, tourism, scientific research.*

**Keywords:** barge-carrier system, lighter-carrier system, ferry services, cruise company, tourism, railway transportation, Black sea, Dnieper, Danube, Dnieper-Bug waterway, Daugava.