

Гаценко Л.В.

## РИНОК ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ: ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ ФОРМУВАННЯ, СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

*У статті здійснено аналіз історичного аспекту формування та сучасного стану ринку перевезень водним транспортом України. Також визначено негативні чинники, які нині заважають розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту країни; систематизовано першочергові завдання воднотранспортної сфери з метою підвищення її конкурентоспроможності на ринку перевезень.*

**Ключові слова:** *ринку перевезень, судноплавна компанія, річковий транспорт, внутрішній водний транспорт, обсяги перевезень, перспективи розвитку.*

**Постановка проблеми.** У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє відчутну роль в економічній діяльності держав, а також у повсякденному житті громадян, задовольняючи потреби у перевезенні вантажів і пасажирів у більш екологічній та значно економічніший спосіб порівняно з іншими видами транспорту. За показниками енерговитрат річковий транспорт упр'ятеро ефективніший залізничного транспорту та удесятеро – автомобільного, при цьому забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу, що обумовлює перспективність його розвитку і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень України [16].

Зважаючи на вищезазначене, нині є актуальним питання щодо розвитку конкурентоспроможної транспортної системи, зокрема внутрішнього водного транспорту, оскільки його основними перевагами є економічність, екологічність та енергозбереженість. Отже, є необхідність розглянути сучасний стан, проблемні питання та перспективи розвитку ринку перевезень водним транспортом України, при цьому також висвітлити питання історичних аспектів його формування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання сучасного стану та перспектив розвитку ринку перевезень водним транспортом України активно вивчали такі вітчизняні науковці, як: Боняр С.М., Гладка І.В., Горошко К.О., Коба В.Г., Коба О.В., Мельник О.В., Наумов В.Б., Новікова А.М., Шкляр В.В. тощо.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Вивчення й аналіз наявних наукових джерел дає можливість стверджувати, що нині поза увагою вчених є питання щодо узагальнення негативних чинників, які заважають розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України, та визначення першочергових завдань воднотранспортної сфери з метою підвищення конкурентоспроможності на ринку перевезень.

**Мета статті.** Головна мета статті полягає у ґрунтовному аналізі стану сучасного ринку перевезень водним транспортом України, визначенні проблем та перспектив його розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Річковий транспорт в Україні має давню історію. Це, по-перше, судноплавний Дніпро, який був у свій час найпрактичнішою південною частиною важливого шляху «із варяг у греки», «варязький шлях», що з'єднував Скандинавію з такими розвиненими у свій час країнами, як Стародавня Греція та Візантія. Цей шлях був головним для розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв'язків. Шлях проходив річками, судна переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійського) моря і далі йшов Невою через Ладозьке озеро, його

притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни р. Усв'ятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів'ям Дніпра судна перетягували сушею на відстані 80 км, і далі шлях прямував вже Дніпром до Руського (Чорного) моря.

Напади кочовиків на судна у степових районах і занепад Візантії призвели до того, що цей шлях з часом втратив своє колишнє значення. Після того як Північне Придніпров'я відійшло до Литви (XVI–XVIII ст.), частина дніпровського шляху служила для внутрішніх водних зв'язків, зокрема для перевезення лісу. Нижню частину Дніпра широко використовували запорожці для військових і господарських потреб.

Після будівництва в середині 30-х років Дніпрогесу і затоплення Дніпровських порогів встановилося наскрізне судноплавство на Дніпрі.

XVIII – перша половина XIX ст. – період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв'язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з'єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії – Дніпра – з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів'я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з'єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип'яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з'єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) каналу, який з'єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип'яті р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Протягну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує та використовується (щоправда, обмежено) для зв'язків з Польщею [6].

Сьогодні ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно можна поділити на внутрішні водні шляхи (ВВШ) – судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам; річковий флот – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот; об'єкти інфраструктури з обслуговування – річкові порти, причали, обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи; система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства; інша річкова інфраструктура – органи державного управління, наукові установи та навчальні заклади тощо.

Україна володіє достатньо високим судноплавним потенціалом річок. За радянських часів в Україні довжина всіх річок протяжністю 10 км і більше дорівнювала 90,4 тис. км, у тому числі судноплавних водних шляхів – понад 4 тис. км. Традиційними у використанні завжди були судноплавні шляхи Дніпра – 1205 км та його приток (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160 км, Бугу – 155 км, та інших малих річок [2]. По Дніпру та його найбільших притоках Десні та Прип'яті здійснюється до 90 % загального обсягу перевезень річковим транспортом. Решта 10 % припадає на Дунай та інші ріки (Десна, Дністер, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла тощо).

Показники, що характеризують стан та ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період мають негативну динаміку, що відображено в таблиці 1.

Згідно з даними таблиці 1 експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування тенденційно скорочується в середньому в рік від 0,3 до 3,1 %, за винятком 2014 року, коли цей показник зменшився на 24 % порівняно з 2013 роком. При порівнянні показників у 2005 та 2015 роках з'ясувалося, що загальна довжина річкових судноплавних шляхів зменшилася на 0,6 тис. км (з 2,2 тис. км до 1,6 тис. км), що становить 28,6%, тобто в 1,4 раза.

**Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів  
загального користування (2005-2015 рр.)**

Рік	Довжина шляхів, км	Зменшено порівняно з попереднім роком, %	Збільшено порівняно з попереднім роком, %
2005	2191,2	–	–
2006	2151,7	1,8	–
2007	2175,7	–	1,1
2008	2165,8	0,5	–
2009	2150,2	0,7	–
2010	2184,7	–	1,6
2011	2144,7	1,9	–
2012	2125,7	0,9	–
2013	2120,7	0,3	–
2014*	1613,1	24	–
2015*	1562,6	3,1	–

\*Примітка: без урахування тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції  
Джерело: сформовано автором згідно з даними [4]

Внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин не повністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства, лише трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. Для відновлення комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському переказі та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг, де глибина річки сягає всього 1,6 м при необхідному мінімумі в 2,9 м.

Вперше за 20 років увага Міністерства інфраструктури України нині спрямована на поглиблення дна річок і приведення річкових шляхів у стан, придатний для повноцінного функціонування [12]. Заплановане поглиблення дна Дніпра було ще на літо 2015 року, проте здійснюватися роботи будуть із затримкою майже на рік. Щоб прискорити старт робіт з днопоглиблення Дніпра, у 2015 році компанія «Нібулон» витратила близько 8 млн. грн. на створення проекту днопоглиблення і безкоштовно передала документацію держпідприємству «Укрводшлях». Відповідно до проекту, поглиблення дна буде виконано на ділянці суднового ходу річки Дніпро від Горішніх Плавнів (Полтавська обл.) до Кам'янського (Дніпропетровська обл.). Також компанія «Нібулон» зараз проводить днопоглиблення Південного Бугу за власний рахунок. Вартість проектів днопоглиблення складає близько 2,5 млн. дол. для Дніпра та близько 10 млн. дол. для Південного Бугу одноразово.

Необхідно звернути увагу ще на одну важливу проблему водотранспортної галузі – незадовільний технічний стан шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років. Внаслідок тривалого недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, виникла ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі водосховищ найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське – (66,7 %) водосховища. Решта водосховищ експлуатуються на третину (Каховське – 37,4 %; Київське – 32,2 %; Дніпровське – 30 %) і менше (Дніпродзержинське – 12,5 %, Канівське – 11,5 %) [3].

Наявний потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної його частки до критичного терміну експлуатації. За даними Державної служби статистики [4] сьогодні малотоннажних суден торгового річкового флоту, які можуть використовуватись для

внутрішніх водних перевезень, залишилось 635 одиниць, що становить близько 22% від тієї кількості, яка використовувалась у 1990 році. Зношеність основних фондів ВВТ України, за даними Держстату, становить 75,4 %. Такий стан справ обумовлений хронічним (більше ніж 20 років) недофінансуванням державних компаній та недостатніми інвестиціями від приватних інвесторів. Кількість технічно застарілих суден складає 81,9%.

Інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5–10 % від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів. Основні річкові порти в містах Херсон, Запоріжжя, Дніпро, Нікополь, Миколаїв, а також Київський портопункт входять до складу АСК «Укррічфлот». Незважаючи на те, що компанія також володіє потужною судноремонтною базою (у м. Херсон – «Херсонський суднобудівний судноремонтний завод ім. Комінтерну»; у м. Запоріжжя – «Запорізький річковий порт»; у м. Вилкове Одеської області – «Вилківська ремонтно-експлуатаційна база флоту»; у м. Дніпро – «Дніпропетровський річковий порт»), крім того ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання» володіє Кілійським суднобудівельно-судноремонтним заводом, а також навчальним центром у м. Ізмаїлі, стан річкового флоту України та портового обладнання погіршується і потребує модернізації [16].

Загалом щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити 10–12 млн. тонн вантажів, з яких: насипних – понад 9 млн. тонн (будівельні, зерно, вугілля, руда), тарно-штучних – 1 млн. тонн (метал, ліс, добрива), а також до 100 тис ТЕУ контейнерів. Проте, порівняно з іншими європейськими країнами, де вантажопотік по річках Одер, Вісла і Рейн складає близько 450 млн. тонн, а по річці Дунай – 80 млн. тонн, можна вважати, що величезний потенціал р. Дніпро майже не використовується, оскільки порівняно із 1990 р. (в якому обсяги перевезень річковим транспортом становили 66,0 млн. тонн), у 2013 р. обсяги перевезень вантажів скоротилися у 23,6 разів і становили 2,8 млн. тонн [17].

У сфері річкових перевезень майже немає конкуренції. Більшість суден розподілені між обмеженою кількістю компаній, що, у свою чергу, не найкращим чином впливає на вартість послуг перевезення вантажів річковим транспортом. З іншого боку, обсяги перевезень щорічно збільшуються, і потужностей «Укрзалізниці», за оцінками експертів, може не вистачити для покриття всіх потреб.

Нині перевезення річковими магістралями в помітних обсягах здійснюють лише кілька компаній. Насамперед, це приватне підприємство АСК «Укррічфлот» [13], у власності якого знаходиться більшість суден. Підприємство декларує наявність близько 100 суден різних типів, а також власних портів та інших елементів портової інфраструктури.

Другий важливий учасник ринку – агрокорпорація «Нібулон» [11]. Компанія володіє приватним флотом і приватними річковими терміналами. Логістичний сектор компанії в частині водного транспорту складає 31 несамохідне судно, 12 буксирів та інші елементи інфраструктури. За допомогою власного вантажного флоту компанія вже перевезла внутрішніми водними шляхами майже 1,6 млн. тонн сільгосппродукції, що складає близько третини всіх внутрішніх водних вантажоперевезень у 2015 році. Компанія здійснює перевезення Дніпром і Південним Бугом.

Сьогодні на водні перевезення припадає всього 5% від обсягів експортних перевезень зернових і олійних культур. В перспективі ця цифра може зрости до 20–35%. При цьому незадовільний стан водних шляхів експерти Світового банку називають однією з 5 причин, чому витрати на логістику аргументу в Україні більші на 40%, ніж в інших європейських країнах. Олексій Вадатурський, генеральний директор компанії «Нібулон», переконаний, що в Україні річкова логістика є неконкурентною щодо залізниці. У своїх промовах він додає, що на даний момент внутрішні перевезення водними шляхами України становлять близько 2 млн. тонн вантажів на рік, у планах – 3 млн. тонн на рік [3].

Згідно із статистичними даними [4], наведеними в табл. 2, загострюється кризовий стан на ринку річкових перевезень в Україні. Так, загальні обсяги вантажних перевезень скоротилися протягом 2005–2015 року на 9713 тис. тонн, що становить 75,5%, тобто у 4 рази.

Таблиця 2

**Перевезення вантажів річковим транспортом України (2005-2015 рр.)**

Рік	Обсяги перевезень, тис. тонн	Зменшено порівняно з попереднім роком, %	Збільшено порівняно з попереднім роком, %
2005	12868,6	–	–
2006	14297,1	–	11,1
2007	15120,6	–	5,8
2008	11293,5	25,3	–
2009	5145,5	54,4	–
2010	6989,5	–	35,8
2011	5720,9	18,2	–
2012	4294,7	25	–
2013	2840,5	34	–
2014*	3144,8	–	10,7
2015*	3155,5	–	0,3

\* Примітка: без урахування тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: сформовано автором згідно з даними [4]

Згідно з даними [4], наведеними в таблиці 3, допоміжні транспортні послуги річкових портів та причалів з обробки вантажів за період 2005–2015 років скоротилися у 2,7 рази (табл. 2). При цьому слід зауважити, що в 2 рази знизилися обсяги саме імпорتنних вантажів, у 7,1 рази – транзитних, у 4,8 рази – внутрішнього сполучення; лише обсяги експортних перероблених вантажів зросли в 1,1 рази.

Таблиця 3

**Допоміжні транспортні послуги річкових портів та причалів з обробки вантажів (2005-2015 рр.)**

Рік	Перероблено вантажів, тис. тонн					
	Всього	% до попер.року	Експортних	Імпорتنних	Транзитних	Внутрішнього сполучення
2005	13126,5	–	2075,6	708,4	56,7	10285,8
2006	16876,7	128,6	2373,6	875,4	88,8	13538,9
2007	18542,7	109,9	2659,1	94,5	179,3	14758,8
2008	14521,8	78,3	2071,8	989,7	191,0	11269,3
2009	4762,3	32,8	1403,0	196,1	146,7	3016,5
2010	6212,4	130,4	1347,7	288,9	10,8	4565,0
2011	6595,0	106,2	1102,5	274,8	17,2	5200,5
2012	6674,5	101,2	1408,9	355,2	2,1	4908,3
2013	4112,2	61,6	1263,2	406,3	1,4	2441,3
2014*	5129,7	124,7	2235,0	317,9	13,2	2563,6
2015*	4804,0	98,5	2328,2	355,6	7,9	2112,3

\*Примітка: без урахування тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: сформовано автором згідно з даними [4]

Як свідчать статистичні дані таблиці 4, річкові пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні, що склали завжди переважну частку (понад 98 %), скоротилася у 4 рази (з 2247,6 тис. пас. до 550,8 тис. пас.).

Таблиця 4

**Перевезення пасажирів річковим транспортом України (2005-2015 рр.)**

Рік	Кількість пасажирів, тис.	Зменшено порівняно з попереднім роком, %
2005	2247,6	—
2006	2021,9	10
2007	1851,6	8,4
2008	1551,8	16,2
2009	1511,6	2,6
2010	985,2	34,8
2011	962,8	2,3
2012	722,7	25
2013	631,1	12,7
2014*	565,1	10,5
2015*	550,8	2,5

\* Примітка: без урахування тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: сформовано автором згідно з даними [4]

Дані таблиць свідчать не лише про скорочення попиту на ринку вантажних та пасажирських перевезень протягом тривалого періоду часу, а й про зменшення пропозиції на них, оскільки після реалізації на початку 90-х років плану приватизації держава втратила реальний інтерес до вказаного виду транспорту, розвиток сфери залишився некерованим при майже повній відсутності державного управління та неефективності заходів державного регулювання. Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне і моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, зокрема наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд, відсутність коштів для державного фінансування розвитку річкової інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні [16].

Проаналізувавши статистичні показники та інформаційні матеріали щодо стану ринку перевезень водним транспортом України, можна узагальнити негативні чинники, які сьогодні заважають розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України [3, 7, 8, 10]:

- 1) скорочення капітальних інвестицій у сферу водного транспорту, що при високому рівні зносу основних фондів річкового транспорту дестабілізує роботу підприємств на ринку річкових перевезень;
- 2) брак коштів, необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів, що не дозволяє утримувати їх в належному експлуатаційному стані та створює загрозу екологічної катастрофи;
- 3) недофінансування технічного обслуговування основних судноплавних маршрутів та гідротехнічних споруд, що спричиняє згортання обсягів проведення днопоглиблювальних робіт;
- 4) недостатнє використання існуючої пропускної спроможності внутрішніх водних шляхів, зокрема, через неефективний механізм управління водотранспортною сферою, що зменшує використання ресурсного потенціалу річкового транспорту та призводить до руйнування транспортної інфраструктури і занепаду прибережних територій;
- 5) немає базового законодавства щодо розвитку річкового транспорту (єдиним сучасним правовим актом на рівні закону, який регулює питання річкових портів, є Закон України «Про транспорт», також у сфері керуються «Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР» 1963 року та деякими сучаснішими підзаконними актами) та застаріла ідеологія державного

---

регулювання транспортних перевезень внутрішніми водними шляхами, що гальмує процес реформування галузі та відродження річкового судноплавства;

6) стратегічні документи щодо розвитку воднотранспортної сфери, спрямовані на забезпечення ефективного розвитку судноплавних компаній, інфраструктури внутрішніх водних шляхів України, зокрема портової інфраструктури, терміналів, шлюзів, каналів, інших гідротехнічних споруд та прилеглих земель тощо на стадії обговорення, зокрема **Проект «Закону про внутрішній водний транспорт»** [15] проходить доопрацювання та погодження, при цьому експерти та зацікавлені учасники вбачають у пропозиціях законопроекту конфлікт інтересів держави та перевізників щодо утримання інфраструктури водних шляхів;

7) немає Міжнародного реєстру суден України, що гальмує створення комфортних умов для заохочення судновласників реєструвати судна під українським прапором, що, у свою чергу, не дозволяє Україні повною мірою реалізувати потенціал держави щодо ефективного розвитку вітчизняного суднобудування;

8) портова інфраструктура знаходиться у занепаді, зокрема, вона не має достатнього рівня автоматизації, що є суттєвими перепонами на шляху до залучення інвесторів зі своїми експортно-імпортними вантажами;

9) неврегульованість відносин між власниками приватних річкових портів та органами державної влади щодо встановлення зборів і плат, зокрема за користування гідротехнічними спорудами загального користування, утримання акваторії портів, лоцманське проведення суден, а також немає спеціальних механізмів регулювання діяльності зацікавлених сторін шляхом визначення чітких функцій та відповідальності цих сторін, що призводить до не виправданих додаткових витрат як держави, так і суб'єктів господарювання, створює умови для зловживань;

10) загострення конкуренції на фрахтовому ринку р. Дунай в умовах скорочення вантажної бази у поєднанні з високими ставками по кредитах та обтяжливими податками на українські судноплавні компанії, що вищі, ніж стягуються з судновласників в інших країнах, призводить до скорочення річкового флоту, його фізичного та морального зносу;

11) намагання реєструвати придатні для експлуатації судна під більш зручним прапором, ніж український;

12) немає ефективної системи фінансування утримання та експлуатації шлюзів Дніпровського каскаду з урахуванням обмежених можливостей державного бюджету України та за умови нефінансування з боку енергогенеруючої компанії, а також чіткого державного контролю за цільовим використанням коштів;

13) несправедлива конкуренція з боку автомобільного і залізничного транспорту, яка виникла внаслідок переключення підприємців на перевезення дрібних партій вантажів власним або найманим автомобільним транспортом, а великих партій вантажів – на залізничний транспорт у зв'язку із встановленням на залізничні вантажні перевезення занижених регульованих тарифів під тиском великих виробників металургійної та хімічної продукції та відставанням їх індексацій від темпу зростання цін;

14) недостатній рівень безпеки судноплавства на Дніпрі, Південному Бузі та Дунаї, що обумовлює зростання ризику виникнення аварійних ситуацій з незворотними наслідками.

Нині, на нашу думку, для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як альтернативного екологічного виду перевезень, впровадження європейських норм і стандартів щодо функціонування та розвитку річкового транспорту загалом, а ринку перевезень водним транспортом України зокрема, першочерговими є такі завдання [3, 14, 16]:

1) розроблення та затвердження науково обґрунтованої Стратегії розвитку річкового транспорту в Україні на період до 2025 р., яка забезпечить комплексний підхід до розвитку ВВТ та підвищення ефективності його функціонування в подальшому, сприятиме відкриттю внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапорами іноземних держав,

---

оновлення і модернізацію технічного, вантажного і пасажирського національного річкового флоту, розвиток річкової інфраструктури, забезпечення безпеки судноплавства тощо;

2) гарантування безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України, зокрема можливо реалізувати ці наміри в Програмі забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України до 2025 р., метою якої стане забезпечення стабільного функціонування об'єктів воднотранспортної інфраструктури, що утворюють єдину систему управління безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

3) розроблення та внесення на погодження КМУ проекту Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», який стане інструментом повернення українського флоту під український прапор та створить умови для відновлення вітчизняного суднобудування;

4) прийняття інших законів і підзаконних актів, в яких будуть прописані прозорі механізми регулювання діяльності в цій сфері;

5) встановлення прийнятних ставок оподаткування доходів від експлуатації суден;

6) запровадження ефективних механізмів для залучення інвестицій у розвиток річкових портів та терміналів, зокрема потрібно визначити юридичні права суб'єктів господарювання для участі у будівництві та використанні річкових причалів, шлюзів, проведенні днопоглиблювальних робіт, механізми компенсації інвесторам витрат, залучення коштів державного та місцевих бюджетів для будівництва і реконструкції об'єктів ВВТ;

7) впровадження стандартів ЄС у сферу внутрішнього водного транспорту України;

8) розроблення плану входження українських внутрішніх водних шляхів, зокрема ділянок річок Дніпро і Дунай, в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T та розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка-море»;

9) відродження судноплавства по інших річках, у тому числі малих, приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення, зокрема до водного маршруту Е-40;

10) виведення з експлуатації фізично й морально застарілих судна та поповнення флоту суднами нових типів із залученням вітчизняних та зарубіжних виробничих потужностей;

11) застосування для розвитку річкового транспорту саме великовантажних суден у внутрішніх перевезеннях масових вантажів, розширення перевезення в ліхтеровозах;

12) збільшення частки вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах;

13) розширення обсягів перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше;

14) пом'якшення чинників сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках;

15) оснащення портів високопродуктивними перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простоювання суден, вагонів та автомобілів для обробки, розвинути відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою;

16) проведення реконструювання суднопіднімальних споруд Запорізького та Херсонського судноремонтно-суднобудівного заводів, окремих об'єктів на Київському судноремонтно-суднобудівному заводі, Чернігівській і Дніпропетровській ремонтно-експлуатаційних базах флоту, трикамерному судноплавному шлюзі в Запоріжжі тощо.

Виконання вищезазначених завдань дозволить підвищити конкурентоспроможність внутрішнього водного транспорту (ВВТ) та національної транспортної системи України в цілому.

**Висновки і пропозиції.** Отже, проведений у статті аналіз дав змогу охарактеризувати сучасний стан та проблеми на шляху розвитку ринку перевезень водним транспортом України; визначити пріоритетні завдання воднотранспортної сфери на найближчий час. У подальшому слід здійснити розроблення конкретних механізмів реалізації завдань розвитку ринку перевезень водним транспортом України.



---

## ЛІТЕРАТУРА

1. Боняр С.М. Валявська Н.О. Зацікавленість підприємств у підвищенні конкурентоспроможності внутрішніх водних шляхів України. // Водний транспорт: збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – К.: КДАВТ, 2015. – № 2 (23). – С. 97–103 [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: [www.irbis-nbu.gov.ua](http://www.irbis-nbu.gov.ua)
2. Вікіпедія [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <https://www.google.com.ua/>
3. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку // Провсе. Перша незалежна тернопільська газета, 17.06.2016. [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-i-perspektyvy-rozvytku/>
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.ukrstat.gov.ua>
5. Закон України «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
6. Інформаційно-довідковий сайт «Україна» / Транспорт. Морський і річковий транспорт. України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: [http://proukraine.net.ua/transport/water\\_transport/water\\_transport.htm](http://proukraine.net.ua/transport/water_transport/water_transport.htm)
7. Коба В. Г., Коба О. В., Боняр С. М. Розвиток ринку перевезень водним транспортом України в умовах економічної кризи [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: [www.nbu.gov.ua](http://www.nbu.gov.ua)
8. Коба В. Г., Гладка І. В. Стан ринку перевезень водним транспортом України та шляхи його стабілізації [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: [www.irbis-nbu.gov.ua](http://www.irbis-nbu.gov.ua)
9. Мельник О. В. Внутрішній водний транспорт у світовій системі перевезень. // Водний транспорт: збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – К.: КДАВТ, 2015. – № 2 (23). – С.141–147. [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: [www.irbis-nbu.gov.ua](http://www.irbis-nbu.gov.ua)
10. Національний інститут стратегічних досліджень. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
11. Офіційний сайт товариства з обмеженою відповідальністю сільськогосподарського підприємства «Нібулон». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nibulon.com/>.
12. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://mtu.gov.ua>
13. Офіційний сайт Укрічфлоту [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://ukrrichflot.ua>
14. Проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013-2021 роки [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.kmu.gov.ua/>
15. Проект закону України «Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://mtu.gov.ua/news/315.html>
16. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації планів України. Аналітична записка <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
17. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року. Проект [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://mtu.gov.ua/projects/40/>
18. Шкляр В. В. Перспективи розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації. // Водний транспорт: збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – К.: КДАВТ, 2015. – №2 (23). – С.164–169. [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: [www.irbis-nbu.gov.ua](http://www.irbis-nbu.gov.ua)

---

---

Гаценко Л.В.

**РЫНОК ПЕРЕВОЗОК ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ФОРМИРОВАНИЯ, НЫНЕШНЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

*В статье осуществлен анализ исторического аспекта формирования и нынешнего состояния рынка перевозок водным транспортом Украины. Также определены негативные факторы, которые в настоящее время препятствуют развитию ресурсного потенциала речного транспорта страны; систематизованы первоочередные задания воднотранспортной сферы с целью повышения ее конкурентоспособности на рынке перевозок.*

**Ключевые слова:** рынок перевозок, судоходная компания, речной транспорт, внутренний водный транспорт, объемы перевозок, перспективы развития.

Gatsenko L.

**THE MARKET OF SHIPPING BY WATER TRANSPORT OF UKRAINE: HISTORICAL ASPECT OF FORMATION, CURRENT STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT**

*The article presents the analysis of historical aspect of the formation and current condition of the market of water transport of Ukraine. Besides, negative factors that currently hinder the development of the resource potential of river transport in the country has been identified; operational priorities of water transport industries to improve its competitiveness in the transport market has been systematized.*

**Keywords:** transport market, shipping company, river transport, inland water transport, the volume of traffic, prospects of development.