

УДК 656.61:339.165.4

А.Г. Данилян, А.В. Чимшир,
К.А. Лихогляд, В.В. Крамаренко

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ
ПО ОСНОВНЫМ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ УКРАИНЫ**

Рассмотрена роль судоходной транспортной инфраструктуры внутренних водных путей Украины в экономическом развитии государства. Показано, что несмотря на увеличение количества перевозок на водном транспорте в мировых масштабах, количество перевозок на внутренних водных путях Украины снижается. Предложено рассмотреть перспективы развития направления водного пути Днепр – Буг – Висла – Одер и судоходный путь Майн – Рейн от п. Роттердам до ГСХ «Быстрое».

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, внутренние водные пути, грузоперевозки.

Розглянуто роль судноплавної транспортної інфраструктури внутрішніх водних шляхів України в економічному розвитку держави. Показано, що незважаючи на збільшення кількості перевезень на водному транспорті в світових масштабах, кількість перевезень на внутрішніх водних шляхах України знижується. Запропоновано розглянути перспективи розвитку напрямку водного шляху Дніпро - Буг - Вісла - Одер і судноплавний шлях Майн - Рейн від п. Роттердам до ГСХ «Бистре».

Ключові слова: транспортна інфраструктура, внутрішні водні шляхи, вантажоперевезення.

The work considers a part of a shipping transport infrastructure of inland navigable waterways of Ukraine in the national economic development. It is displayed, that, despite the worldwide general increase of cargo transportation, by water the quantities of goods carried via internal navigable waterways in Ukraine reduces noticeably. Prospects of development are offered for consideration for such directions, as the Dnepr River – the Bug River – the Visla River – the Oder River and navigable route the Main River – the Rhein River – the Danube River from the Port of Rotterdam to the Bystroe Deep Water Shipping Route.

Keywords: transportation infrastructure, inland navigable waterways, cargo transportation, cargo base.

Введение. Роль судоходной транспортной инфраструктуры Украины в экономическом развитии нашего государства играет огромную роль. Это обусловлено не только новым витком в развитии торгово-экономических отношений между Украиной и странами Евросоюза, изменением объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, но и состоянием

мировой экономической конъюнктуры, изменением цен на основные виды экспортно-импортной продукции и необходимостью повышением жизненного уровня населения Украины.

Грузоперевозки в направлении стран Евросоюза (ЕС) и Ближнего Востока из Украины в последнее время претерпевают значительное снижение объемов груза, что имеет под собой объективные причины: политическая и экономическая нестабильность; отсутствие современного национального флота; увеличение бункерной составляющей в чартере перевозки; потеря грузопотоков в Придунайских портах; снижение грузопотоков на Днестре и многое другое.

Действительно, международная практика показывает, что устойчивое развитие и повышение конкурентоспособности не может быть достигнуто в ходе осуществления единичных проектов, не затрагивающих общеструктурных модернизаций [1]. Для этого требуется налаживание управляемого процесса, основанного на достаточно четко определенной политике, учитывающей особенности национальной морской отрасли [2].

По оценкам экспертов [3], мировые объемы перевозок морским и речным транспортом ежегодно возрастают. В Украине отмечена обратная тенденция, в сравнении с 1990 годом объемы грузовых перевозок морским и речным транспортом уменьшились в 15,5 раза. Удельный вес морских перевозок в общем грузообороте транспортной системы Украины составляет 0,15 %.

В этих условиях необходимо подготовить и осуществить реализацию государственных проектов включающих в себя эффективные меры возобновления как судоходной, так и грузовой базы с необходимой поддержкой опираясь на опыт других стран.

Целью данного исследования является выявление перспектив развития грузовой базы по основным внутренним водным путям Украины.

Привлечение грузовой базы для портов Придунавья и Днестра, это актуальная проблема, в основе которой лежит низкая конкурентоспособность наших транспортных систем по всем направлениям:

- устаревший флот национального перевозчика;
- низкий уровень механизации обработки грузов в портах;
- высокие портовые сборы и тарифы перевалки грузов;
- отсутствие гибкого законодательства в защите интересов грузовладельца и судовладельца;
- высокие ставки перевозки грузов.

Несмотря на это, у речной транспортной системы Украины есть скрытые возможности, которые позволят переломить создавшуюся ситуацию к лучшему, к ним относятся:

- глубокое интегрирование морехозяйственного комплекса Украины в ЕС;
- возобновление транзитных грузов на порт Рени;

- реализация второй очереди глубоководного канала Черное море – Дунай с доведением проходных глубин до 7,4 метра;
- создание новых пассажирских линий Северное море – Дунай – Черное море – Днепр;
- создание перерабатывающих комплексов сельхозпродукции и животноводства в украинском Придунавье;
- использование грузовой базы промышленных районов Белоруссии и Украины по побережью р. Днепр;
- диверсификация перевозок на основе низких фрахтовых ставок;
- использование новой энергетики для Украинских судов.

Анализируя работу избранного сегмента морехозяйственного комплекса Украины, становится очевидным то, что весь комплекс находится в состоянии глубокой депрессии на фоне старения основных производственных фондов на уровне 85-90 %. Дальнейшее усугубление положения отрасли происходит из-за постоянного недофинансирования целых ее сегментов. Последствием данного положения явилось прогнозируемое снижение грузооборота портов и перевозок Украинского Дунайского пароходства. На рис.1 можно наблюдать данную тенденцию.

Ренийский порт в 2013 году, подошел к отметке обработки грузов в 2,8 млн тонн. В 2014 году порт закрепился на отметке в 2,2 млн. тонн. Измаильский порт в 2013 году переработал грузов 2,7 млн. тонн, такой же почти результат достигнут в 2014 году – 3,0 млн. тонн. Усть-Дунайск практически не работает и удерживает свои позиции на уровне 13 тыс. тонн. в год. Украинское Дунайское пароходство в текущем году перевезло грузов чуть более 2 млн. тонн. В 2013 году всем украинским речным транспортом было перевезено всего 2,84 млн. тонн грузов.

Украина экспортировала 32,2 млн. тонн зерновых в 2013-2014 годах и вошла в тройку крупнейших мировых экспортеров, а перевезено было за этот период по рекам Украины всего около 2,8 млн. тонн данного ресурса.

Несмотря на сложившуюся обстановку, со стороны европейских партнеров, стремящихся помочь в возобновлении речной инфраструктуры Украины, был предложен документ «Проект мастер-плана «LOGMOS» [4], в котором отражается перспективный план развития. А именно, в первой части данного документа отмечено – «Днепр призван сыграть весьма важную роль на государственном уровне для Украины, связывая центр страны, включая Киев, с Черным морем. Для коридора ТРАСЕКА внутренние водные пути Украины представляют собой основную часть сети европейских внутренних водных путей стран «бывшего СССР».

Перед детальным рассмотрением потенциальных возможностей двух основных магистралей внутренних водных путей Украины, отметим расчеты сделанные Министерством инфраструктуры Украины. На сегодняшний день внутренний водный транспорт обеспечивает самую низкую себестоимость грузовых перевозок в пересчете на 1 т груза, оказывая при этом наименьшее экологическое воздействие.

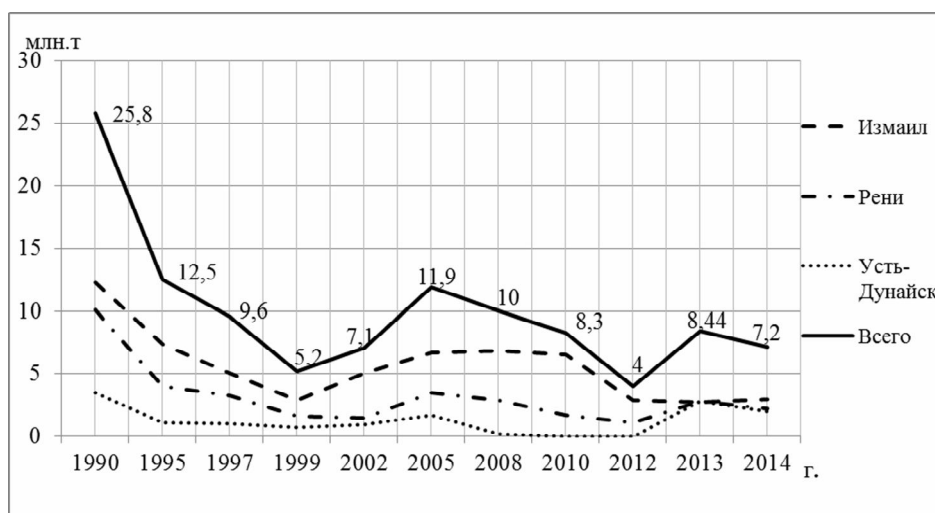


Рис. 1. Динамика перевалки грузов Придунайских портов по годам

Показатель энергоэффективности речных перевозок в 10 раз превышает этот показатель для автомобильных и в 5 раз – для железнодорожных перевозок. Например, 5 л условного топлива хватит, чтобы перевезти 1 т груза речным транспортом на 500 км, по железной дороге – на 333 км, автомобильным транспортом – всего на 100 км. Согласно оценке на 2013г. себестоимость перевозки зерновых грузов по железной дороге составила до 200 грн./т, автомобилями-зерновозами – до 215 грн./т, а речным транспортом – до 120 грн./т [3]. Таким образом, эффективность перевозки очевидна.

Действительно, Днепр, являясь международным внутренним водным путем категории «Е», открыт для захода иностранных судов. Этот фактор позволяет Днепру обеспечить оптимальное распределение транспортных потоков из Центральной и Восточной Европы в направлении портов Черного моря. При условии создания соответствующей логистической инфраструктуры и улучшения условий для судоходства, Днепр мог бы играть важную роль в логистических цепях, соединяя Дунай, Черное и Средиземное моря. По Азовскому морю, реке Дон и Волго-Донскому каналу суда могут доходить до портов на Волге, Каспийском и Балтийском бассейнов. Далее развитие направления водного пути Днепр – Буг – Висла – Одер. Для реализации этого плана, предусматривается участие ЕС, т.е. совместное финансирование проекта по восстановлению несудоходного участка по Западному Бугу – от Бреста до Варшавы. По оценкам транспортных ведомств обеих стран, воссозданная магистраль будет использоваться для грузоперевозок, но к ним через короткое время добавятся и туристические поездки. Сроки реализации проекта и объем инвестиций пока уточняются, предварительный срок ввода в действие этого водо-транспортного пути (ВТП) намечен на 2019-2020 гг. (рис. 2).



Рис. 2. Участок пути E40 коридора ТРАСЕКА, планируемый на 2020 г.

Необходимо также отметить, что данный ВТП, является составной частью проекта ЕС 2006 г., по восстановлению трансъевропейского водного пути E-40, берущего свое начало в Центральной Европе и проходящего через Черное море и Балтику, а также идущего на Волго-Дон и на Каспийское море. Полное название этого проекта ЕС – «Восстановление магистрального водного пути E-40: от стратегии к планированию». Его общий бюджет составляет, согласно многосторонней программы 2007-2013 гг., более 912 млн. евро, из них до 80 % приходится на совместное финансирование ЕС [5].

Как видно из таблицы 1, речной флот Украины не в состоянии сегодня справиться с возможными объемами перевозки, и это демонстрирует ранее проделанный анализ и выявленные причины, которые необходимо преодолеть. Основными задачами, стоящими перед Украинскими судоходными компаниями, это наращивание собственной грузовой базы, обновление флота и снижение себестоимости речных перевозок. Такие возможности могут появиться с подписанием в Брюсселе 3 декабря 2014 года О. Рейтер зам. министра инфраструктуры Украины, документа: «Мастер-план об эффективном восстановлении инфраструктуры, обслуживании водного пути Дуная и его судоходных притоков». Рабочие программы ЕС по Днепру и его притокам, органически связываются с судоходством по р. Дунай [6].

Таблиця 1

*Товарная структура базы потенциальных грузов для речного транспорта
Украины на период до 2015 г., тыс. тонн*

Грузы	Факт 2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Рост 08-15
Песок	9500	8000	8250	9250	9500	10500	12500	2500
Железорудное сырье	2356	7500	8800	9900	11500	11500	11500	9144
Марганцевая руда, кокс и ферросплавы	695	700	700	750	800	900	950	255
Черные металлы	1236	5000	5500	6000	6900	7880	7880	6644
Зерно	172	3850	5000	6200	6900	7050	7150	6978
Уголь	187	1100	1100	1100	1100	1600	1600	1413
Всего	14146	26150	29350	33200	36700	39400	41800	26934

Несмотря на политические разногласия в Украине, приведшие к событиям на Донбассе и в связи этим частичную потерю производственного потенциала, речной флот Украины при поддержке ЕС будет в состоянии использовать собственные грузы в направлении европейских стран Придунавья и налаживании партнерских отношений с республикой Белоруссия, где общая грузовая база достигает более 20 млн. тонн в год, и всегда часть грузов этого объема может быть диверсифицирована нашими перевозчиками по выгодным ставкам фрахта для обеих сторон [7].

На поверхности всего объема перевозок речным флотом лежат крупные сегменты транспортировки украинских грузов:

- сельхозпродукции;
- строительных материалов, включая достаточно большие объемы продукции из гранита, пользующиеся высоким спросом в Европе;
- продукция Украинских горно-обогатительных комбинатов;
- украинского стального проката;
- всемирно известной продукции Южмаша и Никопольских заводов;
- угля антрацитной группы, временно недоступной;
- создание новых пассажирских линий от п. Роттердам до «0» километра р. Дунай (рис. 3) и с последующей пересадкой туристов на пассажирское судно класса река-море с продолжением круиза до Одессы и Днепроовских вод с заходом в республику Белоруссия.

В соответствии принятых документов между Украиной и ЕС по развитию речной инфраструктуры открывается возможность финансирования ремонтного дноуглубления фарватера рек Дунай и Днепр, завершения второй очереди строительства ГСХ Дунай – Черное море, что позволит резко увеличить заходы судов в двух направлениях, и даст возможность привлечь дополнительные грузы для наших устьевых портов.

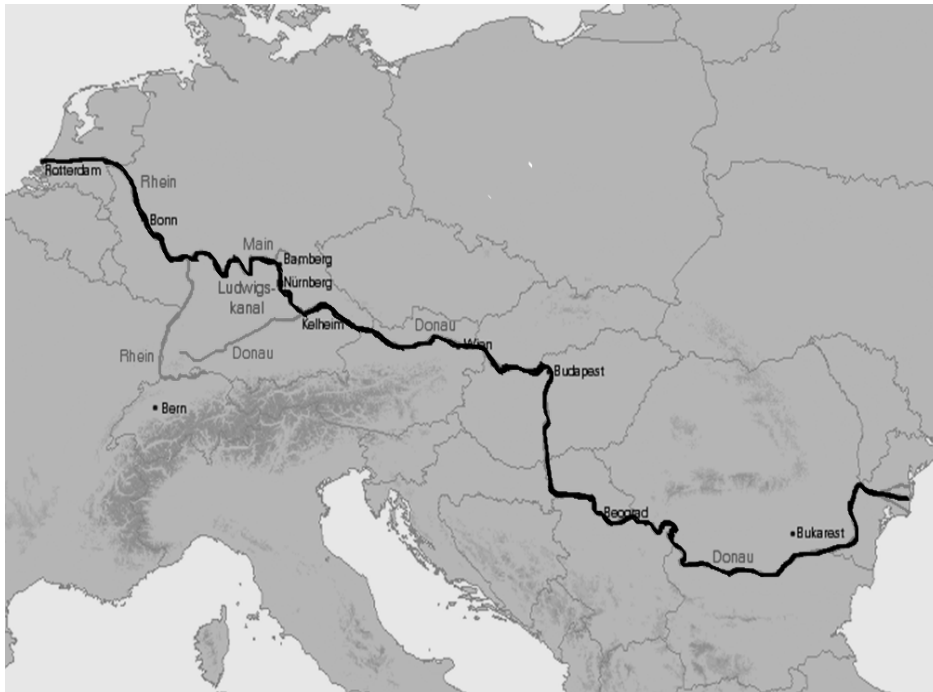


Рис. 3. Судходний путь через Майн – Рейн от п. Роттердам до ГСХ «Быстрое», планируемый к соединению с путем E40 коридора ТРАСЕКА

Выводы. Как показали исследования, грузоперевозки в направлении стран Евросоюза и Ближнего востока находятся не в лучшей фазе развития. Этому послужили ряд объективных и, с нашей точки зрения, субъективных причин, одна из которых связана с напряженной политической обстановкой в Украине.

При этом, по оценкам экспертов, грузоперевозки речным транспортом ежегодно будут возрастать. Таким образом, необходимо осуществлять активный поиск направлений привлечения грузовой базы в порты Украины.

Предложено рассмотреть перспективы развития направления водного пути Днепр – Буг – Висла – Одер и судходный путь Майн – Рейн от п. Роттердам до ГСХ «Быстрое».

В дальнейшем планируется провести исследование в направлении расширения номенклатуры грузов для переработки портами Дуная и Днепра.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Крыжановский С.В. *Формирование рыночной стратегии деятельности морских портов [Текст] / С.В. Крыжановский // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць.– Одеса: ОНМУ, 2004. – Вип. 20. – С.34-48.*
2. Чимишир А.В. *Современные подходы к повышению конкурентоспособности морского порта в рамках развития морехозяйственного комплекса придунайского региона [Текст] / А.В. Чимишир, В.И. Чимишир // Экономика и управление предприятиями машиностроительной отрасли: проблемы теории и практики. – Харьков: НАУ ХАИ, 2014. – № 4(28). – С. 63-73.*
3. *Центр транспортних стратегій [Електронний ресурс] / Режим доступу: \WWW/URL:http://cfts.org.ua/analitics 05.03.2015. – Загл. с экрана.*
4. *Проект мастер-плана «LOGMOS». – Приложение 6. Ч. 1 [Електронний ресурс]/ Внутренние водные пути коридора ТРАСЕКА: Анализ ситуации на р. Днепр. ЕС.: октябрь 2013. Режим доступа: \WWW/URL:http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA6.2RU.pdf. 05.03.2015. – Загл. с экрана.*
5. *Свирид А. Ремонт воды. 15 млн. грн. достаточно, чтобы сделать Днепр полноценной транспортной артерией [Текст]/ Капитал. – № 104(281). – С.28-35.*
6. *Мининфраструктуры присоединится к инициативам ЕС по эффективному обновлению и обслуживанию инфраструктуры водного транспорта в дунайском регионе [Електронний ресурс]/Министерство инфраструктуры 2014. Режим доступа: \WWW/URL:http://www.mtu.gov.ua/uk/zmi/46762.html. 05.03.2015 – Загл. с экрана.*
7. *Данилян А.Г. Не упустить время не потерять богатства [Текст] / А.Г. Данилян // Журн. Транспорт. – 2013. – № 11. – С 15-18.*

Стаття надійшла до редакції 20.04.2015 р.

Рецензенти:

кандидат технічних наук, доцент кафедри «Теорія та проектування корабля ім. проф. Ю.Л. Воробйова» Одеського національного морського університету **Ю.М. Ларкін**

кандидат економічних наук, доцент Ізмаїльського факультету Одеської національної морської академії **С.І. Коваленко**