

УДК: 656.1

Ірина Садловська

**ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ НАПРЯМІВ
РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Висвітлені проблеми функціонування внутрішнього водного транспорту і сформований набір відповідних стратегічних заходів щодо його подальшого розвитку.

Ключові слова: річкові порти, потенціал річкового транспорту, річкові вантажоперевезення, пропускна спроможність внутрішніх водних шляхів, транзитний потенціал внутрішніх водних шляхів, стратегічні наміри розвитку річкового транспорту, конкурентні переваги річкового транспорту, ефективність діяльності річкових портів, річкова інформаційна система.

Освещены проблемы функционирования внутреннего водного транспорта и сформирован набор соответствующих стратегических мер по его дальнейшему развитию.

Ключевые слова: речные порты, потенциал речного транспорта, речные грузоперевозки, пропускная способность внутренних водных путей, транзитный потенциал внутренних водных путей, стратегические намерения развития речного транспорта, конкурентные преимущества речного транспорта, эффективность деятельности речных портов, речная информационная система.

The problems of the functioning of inland waterway transport and formed a set of appropriate policy measures for its further development

Keywords: river ports, the potential of river transport, river transportation, the capacity of the inland waterways, transit potential of inland waterways, the strategic intent of river transport, the competitive advantages of river transport, the efficiency of river ports, river information system.

Постановка проблеми. Ще 25 років тому обсяги перевезень вантажів по Дніпру перевищували 60 млн. тонн, проте на сьогоднішній день перевозиться лише біля 6 млн. тонн, що обумовлено низькою конкурентоспроможністю річкового транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту, відсутністю попиту та наявністю проблем його функціонування та розвитку.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженнями сучасного стану функціонування та розвитку водного транспорту активно займаються вітчизняні науковці Боняр С.М., Коба В.Г., Котлубай О.М., разом з тим на сьогодні проблема формування та реалізації відповідних стратегічних напрямів розвитку залишається актуальною [1, 2].

Постановка завдання. Визначення стратегічних напрямків розвитку внутрішніх водних шляхів та заходів щодо їх реалізації.

Виклад основного матеріалу. Українська мережа внутрішніх водних шляхів є однією з найбільших серед європейських країн. Її загальна протяжність становить

© Садловська І. П., 2013

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

3162,8 км шляхів, у тому числі: річкових – 2664,5 км, морських – 498,3 км. На сьогоднішній день річковий транспорт України представлений мережею суднохідних річок, основними з яких є Дніпро, Дунай і Південний Буг, річними портами і терміналами, суднохідними компаніями, судноремонтними підприємствами і підприємствами, що забезпечують утримання внутрішніх водних шляхів і інфраструктури в належному стані. При цьому, прямий та опосередкований (через притоки) вихід до головної водної артерії – р. Дніпро мають 19 областей України та 10 областей Росії і Білорусі. По Дніпру розташовані 9 річних портів і більш ніж 50 терміналів, 6 суднохідних шлюзів.

Слід зазначити, що протягом останніх років щорічні обсяги перевезень вантажів річковим транспортом змінювались у межах 5–14 млн т/рік, це ~1 % усіх вантажоперевезень. В основному перевозився пісок, який видобувається в руслі Дніпра (20–70 % усіх річкових перевезень). В Україні відношення обсягів перевезених вантажів річковим транспортом до обсягів перевезення залізницею становить орієнтовно 1 : 26 (відповідно ~15 і ~400 млн т/рік). Дана видова структура вантажоперевезень у частині розподілу часток залізничного та річкового транспорту значно відрізняється від інших європейських країн, які мають судноплавні річки (аналогічні Дніпру, Південному Бугу та Дунаю) і співрозмірні за територією з Україною, площа якої 603 тис. км² (Німеччина – 357 км², Рейн, Майн, Ельба; Франція – 544 км², Сена, Луара, Рона), де співвідношення дорівнює 1 : 1 (табл. 1).

Таблиця 1. Структура вантажоперевезень в Україні і європейських країнах, %

Країна	Автотранспорт	Залізниця	Річковий транспорт
Україна	73	26	1
Німеччина	66	18	16
Франція	72	13	15

Джерело інформації: Укрзалізниця, Державна Служба статистики України, Eurostat.

У Німеччині щороку перевозиться ~300 млн т/рік річковим транспортом і ~350 млн т залізницею; у Франції – відповідно ~110 і 100 млн т/рік.

Зазначений перекис у структурі вантажоперевезень в Україні між залізничним і річковим видами транспорту викликаний різною тарифною вартістю на перевезення. Так, вартість перевезення залізницею окатишів Полтавського ГЗК до порту «Південний» становить 80 грн/т (без ПДВ), тоді як аналогічна вартість перевезення річковим транспортом (самохідне + 2 баржі із супроводом морськими буксирами) в півтора рази більша – 125 грн/т (без ПДВ). При тому, що внутрішній водний транспорт забезпечує саму низьку собівартість вантажних перевезень в перерахунку на 1 умовну тонну вантажу і має найменший вплив на екологічний стан зовнішнього середовища. Показник енергоефективності річного транспорту в 10 разів перевищує автомобільні перевезення і в 5 разів – залізничні. По розрахункам Європейської Комісії, на 5 літрів умовного палива тонну вантажу можливо перевезти: річним транспортом – на 500 км., залізницями – на 333 км, автомобільним транспортом – на 100 км.

Проте досвід інших європейських країн переконує, що в Україні слід активніше використовувати річкові перевезення по Дніпру і Дунаю. Адже потенціал річкових вантажоперевезень сягає щонайменше 50 млн т/рік і передбачає перевезення:

зерна на експорт униз по Дніпру (10 млн т/рік);

мінерально-будівельних вантажів уверх-униз по Дніпру (10 млн т/рік);

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

залізорудної сировини вниз по Дніпру (20 млн т/рік);
металопрокату вниз по Дніпру (4 млн т/рік);
імпоротної марганцевої руди ввєрх по Дніпру (до 2 млн т/рік);
мінеральних добрив униз по Дніпру (0, 5 млн т);
контейнерів з (до) морських портів у прилеєлі до Дніпра області (450–500 тис. TEU/рік, або до 5 млн т у ваєовому виразі);
експорт/імпорт і транзит вантажів по Дунаєу (до 10 млн т/рік) [4].

До внутрішнього водного господарства України належить 11 рієкових портів. У сегменті перевалки вантажів у рієкових портах основна вантажна база у 2007–2011 рр. формувалася в Києві та Київській області (30–43 %). Протягом 2007–2011 рр. відбулися зміни у регіональній структурі перевалки вантажів у рієкових портах, а саме: обсяги перевалки зменшилися у Дніпропетровській (з 21,6% до 11,1%) та Запорізькій областях (з 15,7% до 7%) та збільшилися у Миколаївській області (з 6,8% до 20, 2%)

Однак, безумовно, використання потенціалу рієкового транспорту в повному обсязі потребує змін у нормативно-правовому регулюванні галузі та інвестицій у розвиток портової інфраструктури і флоту [3]. Для подальшого розвитку внутрішньої водної інфраструктури актуальними є питання нормативно-правового регулювання транзиту. Так, усе ще обмежений траншипмент для небезпечних і підакцизних вантажів, хоча, як свідчить практика, на коєному великому контейнеровозі завжди є щонайменше 50 контейнерів з підакцизними чи небезпечними вантажами. Також немає внутрішнього траншипменту між українськими портами, що унеможлиєлює задіяння потенціалу Дніпра та Дунаєу в транзитних вантажоперевезеннях. Скажемо, основний конкурент вітчизняних портів порт «Констанца» активно використовує внутрішній траншипмент для транзиту вантажів по Дунаєу в європейські країни. Тобто залучення додаткових обсягів транзиту і перш за все контейнерів, без сумнівів, потребує внесення змін до Закону України «Про транзит», які дадуть змогу працювати в режимі траншипменту з підакцизними і небезпечними товарами, а також під час каботажних (внутрішніх) перевезень.

Активне використання Дніпра здатне зменшити навантаження на автошляхи і залізницю в південному напрямку до морських портів. Використання Дунаєу для експорту та транзиту в західному напрямку зменшило б навантаження наземного транспорту в бік західного кордону та прикордонних переходів.

Пріоритетним напрямком галузі є розвиток внутрішнього водного транспорту як економічного та екологічно чистого виду транспорту, що передбачається здійснювати за такими стратегічними напрямками:

1. Визначення основних принципів державного управління в умовах функціонування переважно приватних експлуатаційних підприємств за допомогою запровадження нових законодавчих, економічних та організаційних механізмів щодо найбільш ефективного використання вже наявних об'єктів інфраструктури та флоту і їх фінансової підтримки; ухвалення законів України «Про внутрішній водний транспорт», «Про порядок фінансування внутрішніх водних шляхів».

2. Розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах України та забезпечення експлуатаційно-безпечного стану об'єктів воднотранспортної інфраструктури за допомогою: забезпечення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) завдяки відновленню системи планово-запобіжних ремонтів; онов-

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

лення й модернізація технічного та спеціального флоту, що використовується на внутрішніх водних шляхах; удосконалення системи навігаційного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах (оновлення знаків навігаційного облаштування, створення комплексної інформаційної системи, запровадження системи диспетчеризації руху суден та повноцінного лоцманського забезпечення); реконструкції системи оперативного технологічного зв'язку; створення річкової інформаційної системи (РІС) на внутрішніх водних шляхах України та забезпечення її функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки; створення безпечних умов регулювання руху суден на внутрішніх водних шляхах та відновлення експлуатаційної надійності судноплавних шлюзів.

3. Підвищення пропускної спроможності внутрішніх водних шляхів за допомогою: збільшення навігаційного періоду протягом року та відновлення криголамного забезпечення судноплавства; створення безпечних умов для цілодобового руху суден (збільшення питомої ваги освітлювальних навігаційних знаків, розроблення та систематичного оновлення електронних лоцманських карт із вбудованими системами супутникового позиціонування); забезпечення гарантованих габаритів судових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів; створення національного реєстру річкових гідротехнічних споруд України; створення економічних умов для стимулювання суб'єктів внутрішнього водного транспорту здійснювати інвестування технічної та технологічної модернізації; підтримування в експлуатаційно-безпечному стані внутрішніх водних шляхів і судноплавних шлюзів; забезпечення ефективного використання державних портових гідротехнічних споруд; створення та впровадження сучасних видів навігаційного обладнання і технологічного зв'язку; прискореного впровадження сучасних стандартів безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами, наближення до вимог, які застосовуються в країнах ЄС; активізації співпраці з міжнародними організаціями з питань внутрішнього водного транспорту.

4. Нормативно-правове врегулювання та створення умов для пріоритетного розвитку внутрішнього водного транспорту, враховуючи переваги енергоефективності та екологічності порівняно з іншими видами транспорту, за допомогою: ухвалення Закону України «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України»; розроблення державної програми розвитку внутрішніх водних шляхів; розроблення та впровадження порядку справляння єдиного збору із суден за користування внутрішніми водними шляхами України; модернізації та будівництва флоту.

5. Реалізація транзитного потенціалу внутрішніх водних шляхів завдяки: ухваленню Закону України «Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення»; адаптації законодавства до норм ЄС.

Завдання на державному рівні – зробити річні перевезення конкурентоспроможними порівняно з іншими видами транспорту. Міністерство інфраструктури постійно працює над створенням належних умов для розвитку судноплавства внутрішніми водними шляхами України. Так, у рамках підготовки до проведення в Україні Євро-2012, навесні 2012 р. завершилось формування РІС на р. Дніпрі. Крім того, у вересні минулого року введена в тестову експлуатацію РІС в українській частині р. Дунай.

Введена в експлуатацію РІС на басейні р. Дніпро націлена, перш за все, на створення умов для безпечної навігації на внутрішніх водних шляхах. Для цього вздовж Дніпра встановлені 24 автоматичних станції збору інформації, створені 6 субцентрів на шлюзах, де цілодобово працюють оператори. Вся інформація, що збирається завведена на головний інформаційний центр, який знаходиться в Одесі, і доступна на веб-

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

сайті, на якому в режимі реального часу можливо слідкувати за всіма переміщеннями суден по Дніпру. На сайті користувач бачить всі дані щодо фарватерів: рівень води, габарити ходу, дані навігаційного стану, інформацію стосовно кліматичних умов тощо. Інформація формується частково на основі інформаційного бюлетеня ДП «Укрводшлях», який виходить щотижнево. Там містяться щоденні відомості в розрізі водосховищ, суднових шляхів, інформація судноводіям про те, що відбувається на водних шляхах, дані про розмір шлюзів, порядок та вартість шлюзування, дані про порти та мости. На сайті є спеціальний розділ, який висвітлює надзвичайні ситуації. Сайт дозволяє користувачу отримувати інформацію за 21 мовою, збирати і систематизувати інформацію по пересуванню вантажів вздовж річки, яка знадобиться компаніям для відпрацювання логістики перевезень.

Значну роботу завершила в 2012 році державна установа «Держгідрографія» щодо створення електронних карт басейну ріки Дніпро.

Висновок. Для того, щоб максимально ефективно розкрити і використати всі конкурентні переваги річкового транспорту, і, відповідно, збільшити обсяги вантажних і пасажирських перевезень рікою, необхідно, в першу чергу, мати чіткий план дій, визначити на державному рівні конкретні стратегічні цілі в короткостроковій і середньостроковій перспективі. На сьогодні Міністерством інфраструктури розроблено проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2014–2020 роки, в якій закладений комплексний підхід до розвитку ринку внутрішнього водного транспорту – він передбачає як роботу над створенням якісної нормативної бази в цій галузі, так і стосується питань забезпечення безпеки судноплавства, оновлення і модернізації технічного, вантажного і пасажирського флоту, утримання в належному стані і розвитку річної інфраструктури, проведення днопоглиблювальних робіт, а також системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації членів екіпажів суден.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Боняр С. М.* Судходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний. Научная монография. Одесса. ИПРЭИ НАН Украины, 2009. – 288 с.
2. *Котлубай М. И.* Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2005. – 224 с.
3. *Орлова В. А.* Повышение транзитного потенциала Украины на основе использования и развития транспортной системы: монография / В.А. Орлова, Н.Ю. Ткаченко, А.С. Маловичко. – Донецк: ДонНУЭТ, 2011. – 203 с.
4. *Садловська І. П.* Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою : [Монографія] / І. П. Садловська. – К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. – 355 с.