

УДК 656.6

Катерина Горошко

ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті визначено сучасні проблеми розвитку внутрішнього водного транспорту України та проаналізовано можливі шляхи їх усунення.

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, фрахт, поліс змагання, ринок, інфраструктура.

В статье определены современные проблемы развития внутреннего водного транспорта Украины и проанализированы возможные пути их устранения.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, фрахт, полис соревнования, рынок, инфраструктура.

The article outlines the current problem of inland water way Ukraine and analyzes possible ways to address them.

Keywords: internal water-carriage, freight, competition policy, market, infrastructure

Постановка проблеми. Ефективність функціонування річкового транспорту є невід'ємною складовою економіки України та частиною сталого розвитку всієї транспортної системи. Однак, на жаль, сучасний стан річкового господарства країни не відповідає потребам держави у повноцінному використанні всіх складових його економічного потенціалу. Дана ситуація та існуючі проблеми потребують кардинальних змін як на державному рівні, так і в структурі управління перерозподілу вантажопотоків у державі.

Аналіз останніх публікацій. Борисенко П., Вінніков В. В., Гладка І. В., Коба В. Г., Наумов О. Б., Новікова А. М., Тимошук О. М та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Незадовільний стан вітчизняної складової внутрішнього водного транспорту України, як високотехнологічної частини транспортної системи призводить до невідповідності даної галузі європейським вимогам. Проблематика розвитку внутрішнього водного транспорту ґрунтується на відсутності комплексного підходу щодо забезпечення виходу з застою його функціонування.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз проблем функціонування внутрішнього водного транспорту України та виявлення можливих перспектив його розвитку з метою збільшення обсягів перевезення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відомо, що річкові перевезення є гідною альтернативою іншим видам транспорту. Крім того, вони можуть стати їх доповненням в логістичному ланцюгу поставок з метою зменшення витрат на організацію доставки вантажів. В умовах ринкової економіки формування ціленаправлених дій у підвищенні конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом повинно ґрунтуватися на сегментації ринку транспортних послуг з перевезення вантажів. Саме завдяки поверненню та переорієнтації частини вантажів з інших видів

© *Горошко К. О., 2013*

транспорту для перевезення річковими шляхами відбудеться розвантаження центральних магістралей країни, здешевлення процесу доставки вантажів та поліпшення екологічного стану. Визначивши групу вантажів, які тяжіють до внутрішнього водного транспорту, та забезпечивши ідентифікацію відповідних сегментів, найближчим часом в українському річковому господарстві можливе потенційне та динамічне зростання перевезень за рахунок формування нового попиту та забезпечення привабливих умов для ведення бізнесу. Річковий транспорт порівняно з іншими видами транспорту завжди був економічно вигідним і доцільним з екологічної точки зору. Адже саме внутрішній водний транспорт забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на 1 умовну тонну вантажу, завдаючи при цьому найменшого впливу на екологію довкілля. Показник енергоефективності внутрішнього водного транспорту у 10 разів перевищує автомобільні перевезення та у 5 разів – залізничні. За розрахунками Європейської комісії, на 5 л умовного палива 1 т вантажу можна перевезти: річковим транспортом – на 500 км, залізницею – на 333 км, автомобільним транспортом – на 100 км [1].

Процес модернізації внутрішнього водного транспорту України є найгострішим питанням у розвитку всієї транспортної системи країни. Незважаючи на низку переваг даного виду транспорту, вигідне географічне положення країни та зацікавленості Європейського Союзу у відродженні даного сектора для транзитних перевезень, в Україні спостерігається занепад річкового господарства. В той час, коли в 90-х роках Дніпром, Бугом, Прип'яттю і Десною річковим транспортом було перевезено 60 – 70 мільйонів тонн вантажів, вже в 2012 р. Дніпром – оскільки інші водні артерії практично втрачені, – було перевезено лише 4 – 5 млн тонн вантажів. З часів перебудови обсяги перевезень річкою впали в 20 разів, і на даний момент потенційні можливості річкових магістралей використовуються лише на 1 – 2 % від можливого [2]. На жаль, така ситуація пов'язана з численними недоліками, як на рівні держави, так і на рівні функціонування самої галузі.

Реалізація переваг внутрішнього водного транспорту стримується низкою факторів, серед яких: застарілий флот і дефіцит сучасних суден, вантажно-розвантажувальних комплексів і портів терміналів, відсутність інвестицій, різке скорочення інноваційних розробок щодо організації транспортного процесу та технологій, відсутність взаємодії з іншими видами транспорту, досліджень щодо застосування ефективної організації логістичної мережі доставки вантажів, відсутність системи організаційно-економічних та інституційних заходів, спрямованих на залучення вантажів до перевезень на внутрішньому водному транспорті країни тощо.

Історичні причини. Взимку, у зв'язку з замерзанням річки Дніпро, навігація припиняється від 50 до 100 днів на рік, що призводить до збою в системі доставки вантажів та необхідності «резервування» перевезень по залізниці або автотранспортом. Крім того, через звивистість Дніпра збільшується відстань маршруту доставки вантажів. Так, наприклад, відстань від Херсона до Києва по річці становить 850 км, тоді як відстань від Одеси до Києва автомобільною дорогою становить 510 км, а залізницею – 713 км. У зв'язку з даною ситуацією на державному рівні треба переглянути тарифну політику перевезень річковим транспортом для підвищення конкурентоспроможності та залучення потенційних вантажовласників та перевізників. Також, слід зазначити про габаритні обмеження ширини та осадки суден, які заходять до річки Дніпро (ширина – не більше 17,6 м; осадка – не більше 3,4 м), що свідчить про можливий рух лише невеликих суден. З одного боку дана ситуація створює певні незручності і водночас додає деякого потенціалу в розвитку перевезень річковим транспортом. Адже, якщо розглянути варіант розвитку контейнерних перевезень по Дніпру за

рахунок налагодженої циклічності, невеликі контейнеровози (до 120 TEU) зможуть забезпечити економічно ефективний процес доставки вантажів до портів Чорного моря, або, навіть, до Туреччини. Річковий транспорт може стати «постачальником» вантажів до морських терміналів, що приведе до переорієнтації частини вантажів з залізничного та автомобільного транспорту.

Економічні причини. Саме відсутність державної підтримки та фінансування, а також нерозуміння можливої економічної ефективності від розвитку річкових перевезень призводить до збиткової роботи даної галузі. Однак, неможливо не звернути вагу на наслідки від світової економічної кризи на перевезення внутрішнім водним транспортом, які відіграли значну роль на даному етапі його функціонування. Так, вже у 2008 р. у порівнянні з попереднім роком рух вантажних перевезень внутрішнім водним транспортом України скоротився на 20%, причому основним чином під час останнього кварталу, коли економічна криза вперше заявила про себе повною силою. Вплив кризи був катастрофічним у 2009 р., коли загальний обсяг перевезень досяг лише 37% у порівнянні з 2008 р. Економічна криза запустила поступову втрату 23 млн. перевезень у 2007 – кінець 2009 р.: з 17,5 млн тонн у 2007 р. до 4,43 млн тонн у 2009 р. Постраждали всі види річкових перевезень.

Найбільших втрат зазнав імпорту вантажів, який хоч і зріс у 2008 р. (+4,6%), однак потім впав до 85% у 2009 р. Також постраждали транзитні перевезення, впавши майже на 70% у 2009 р., після початкового спаду на приблизно 25% у 2008 р., а каботажні перевезення впали у 2009 р. на 70% у порівнянні з 2008 р. [3]. Звісно, що після катастрофічного спаду вантажних перевезень на річковому транспорті для стабілізації даного сектора економіки потрібен час та значні зусилля.

Зважаючи на стрімкі світові тенденції розвитку контейнерних перевезень, значна частина флоту на внутрішньому водному транспорті України призначена для перевезень безконтейнерних вантажів, що знижує загальну привабливість даного виду транспортування. Загалом, на сьогоднішній день, основний обсяг перевезень річковим транспортом припадає саме на місцеві будівельні матеріали (щебінь, пісок, камінь тощо), які є менш цінним вантажем в порівнянні з іншими видами, однак і вони викликають нечувану конкуренцію.

Судноплавні компанії давно претендують на перевезення будівельних вантажів, зокрема, пісок і щебінь, які є не вигідними для залізничників, однак вартість перевезення у вагонах нижче, ніж по воді, тому вантажовідправники віддають перевагу «Укрзалізниці». Вихід з даної ситуації можливий за рахунок перегляду тарифної політики, модернізації застарілого вітчизняного флоту та закупівлі новітніх суден, що є досить капітально затратним варіантом, або ж переорієнтації на перевезення продукції аграрного сектора. Показовим прикладом подібного розвитку є сучасне сільськогосподарське підприємство ТОВ «Нібулон», в роботі якого перевезення річковим транспортом відіграє вагомий роль.

Також варто звернути увагу на забезпечення проведення збалансованої тарифної політики у сфері надання спеціалізованих послуг портів та шлюзування, що має вагомий вплив на вартість перевезення водним транспортом. Дана стаття витрат збільшує собівартість перевезення по воді, і тому рідкісні судна по річці Дніпро піднімаються вище ніж до Дніпропетровська. Дана ситуація призводить до гальмівного процесу розвитку Чернігівського порту, Київського, Черкаського та Кременчуцького.

Конкуренція. Внутрішній водний транспорт на багатьох європейських транспортних коридорах є доповнюючим до залізничного і автомобільного транспорту та являє собою найдешевший вид транспорту.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Однак у сучасній Україні, коли інфраструктура залізничного та автомобільного транспорту використовується на повну потужність, внутрішній водний транспорт має неналежні умови для забезпечення організації вантажних та пасажирських перевезень. Наприклад, непродумана державна політика і стримування тарифів на послуги залізниці спричинили уповільнення розвитку річкового транспорту. У зв'язку з необґрунтованими цінами з боку держави доставка вантажів водним транспортом є дорожчою, ніж залізничними шляхами, що суперечить існуючим міфам про найдешевший вид транспорту. Саме тому вантажовласники віддають перевагу перевезень залізниці, а річковий транспорт зазнає збитків. Дана ситуація свідчить про відсутність державної підтримки у розвитку внутрішнього водного транспорту країни, що призводить до пасивного ставлення щодо проведення ефективної політики в цьому напрямку.

Політична ситуація. У пошуках причин нестабільності ситуації та низької тенденції в перевезеннях внутрішнім водним транспортом України, тим чи іншим чином, розглядалось питання державної підтримки.

Оскільки за проведеними дослідженнями було виявлено, що участь держави України з питань діяльності внутрішніх водних шляхів має фрагментарний характер, тобто не має комплексного підходу, а лише частково вирішує деякі питання функціонування галузі. Держава не забезпечує умови для сталого розвитку річкової галузі, не пов'язує функціонування річки з діяльністю прибережних промислових територій і міст. А приватизація галузі річкового транспорту призвела до передачі приватному сектору всіх функцій і обов'язків з утримання стратегічної інфраструктури, що в свою чергу призвело, наприклад, до нездатності конкурувати зі спеціальними «антикризовими» тарифами на залізничні перевезення, встановленими «Укрзалізницею». Незважаючи на незначну частину розглянутих проблем, які вимагають вагомих зусиль у їх вирішенні, все ж таки треба забезпечити комплексний підхід до даного питання та виділити пріоритетні напрямки розвитку внутрішнього водного транспорту України (рис. 1.1):

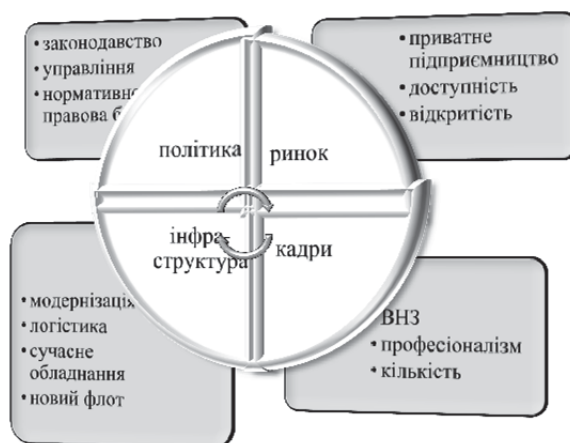


Рис. 1.1. Концептуальні напрямки розвитку внутрішнього водного транспорту України

– політика: потрібно забезпечити відповідний законодавчий рівень розвитку річкового транспорту (прийняття закону «Про внутрішній водний транспорт»); переглянути питання управління внутрішнім водним транспортом України шляхом створення

нової більш ефективної структури управління, і відповідно переглянути питання нормативно-правового забезпечення галузі;

– ринок: запропоновані зміни на державному рівні нададуть можливість для розвитку приватного підприємництва та забезпечать доступність і відкритість діяльності;

– інфраструктура: для модернізації існуючих об'єктів річкового господарства країни неможливо обійтись без залучення великих обсягів інвестиційних коштів. Тому даному питанню слід приділити значну увагу, адже для збільшення обсягів перевезень у сучасний логістичний процес доставки вантажів треба включити річковий транспорт, а це можливо лише за рахунок наявності належної інфраструктурної бази;

– кадри: в даний час в Україні відсутні спеціалізовані навчальні заклади, які б займалися підготовкою кадрів для річкового флоту.

За часів СРСР і протягом деякого часу після здобуття Україною незалежності Київське річкове училище готувало командний склад для річкового флоту. У даний час училище перетворене в Київську академію водного транспорту, яка реально готує професійні кадри для морського флоту. В Україні не здійснюється підготовка командного складу для самохідних барж, буксирів, штовхачів тощо (це стосується комбінованих професій, які потрібні саме на річковому флоті – капітан-механік, механік-рульовий тощо). Крім того, українські річкові документи не відповідають міжнародним стандартам[3]. Отже, з боку держави повинно відбуватися забезпечення стійкого середовища для функціонування приватних інвесторів, які працюватимуть у секторі української економіки внутрішніх водних перевезень, шляхом забезпечення їх надійною та прозорою економіко-правовою базою з визначенням чітких функцій та розподілом можливих ризиків. Адже, на сьогоднішні, чинне законодавство України не передбачає відповідних механізмів залучення зацікавлених сторін, що призводить до неналежного фінансування та повільної інтеграції країни до Європейського Союзу.

Висновок. На жаль, розвиток внутрішнього водного транспорту України нині залишається в незадовільному стані і є головною причиною нестабільності перевезень та встановлення взаємозв'язків в організації доставки вантажів, що призводить до неякісного та дорогого транспортного обслуговування населення та суб'єктів господарювання. Крім того, дана внутрішня ситуація України призводить до зниження конкурентоспроможних позицій на міжнародному ринку транспортних перевезень. Усунення так званих «вузьких місць» на внутрішніх водних шляхах країни не може відбуватись без якісної державної підтримки та розробки і прийняття численних нормативно-правових документів й рекомендацій у сфері судноплавства і перевезення вантажів, розробок новітніх судових документів і технічних приписів для суден відповідно до вимог міжнародного рівня, технічного оснащення, оновлення основних фондів, а також інформаційного забезпечення з метою підняття національного рівня перевезень внутрішнім водним транспортом.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Офіційний сайт* Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/33388.html>

2. *Офіційний сайт* АСК «Укррічфлот» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrichflot.com/ru/novosti/ukrechflot-iniciiruet-pereraspredelenie-gruzopotoka-v-gosudarstve-.html>

3. *Матеріали* програми Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Г 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