

УДК 656.6

*Катерина Горошко*

**РОЛЬ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ  
В РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

*У статті визначені сучасні проблеми розвитку транзиту річкового транспорту та проаналізовані його основні показники в транспортній системі України в цілому.*

*Ключові слова:* внутрішній водний транспорт, транзит, транзитність, судноплавні магістралі.

*В статье определены современные проблемы транзита речного транспорта, а также проанализированы его основные показатели в контексте транспортной системы Украины.*

*Ключевые слова:* внутренний водный транспорт, транзит, транзитность, судоходные магистрали.

*The article is about of problems river transit, as well as analysis of its main indicator in Ukraine's transport system as a whole.*

*Keywords:* inland waterway transport, transit, transit, shipping line.

**Постановка проблеми.** Ефективність функціонування річкового транспорту України залежить від транзиту також. Однак, на жаль, сучасний стан транзитності річкового транспорту України не відповідає сучасним вимогам та тенденціям розвинутих країн Європи та світу. Проблематика розвитку транзиту річкового транспорту ґрунтується на відсутності комплексного підходу щодо її вирішення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Борисенко П., Вінніков В. В., Прейгер Д., Жаліло Я., Собкевич О., Ємельянова О. Є.

Відомо, що транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, від ефективності якого залежить стан і розвиток промисловості, сільського господарства, а також благополуччя та процвітання країни. Особливо сьогодні, коли процеси інтеграції та глобалізації впевнено впливають на розвиток транспортних систем, підсилюють взаємодію всіх видів транспорту, тим самим збільшуючи вантажопотоки, вантажообіг у середині країни, між країнами та навіть континентами.

Загальновідомий той факт, що Україна займає вигідне географічне положення. Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем.

Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій (які виходять на кордони, взаємодію із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонують приблизно 40 міжнародних залізничних переходів), близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів, 18 МТП, 4 рибні порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, більше 6 200 км річкових судноплавних магістралей.

© *Горошко К. О., 2014*

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Щодоби вітчизняна транспортна система перевозить близько 2,2 млн т вантажів і понад 19 млн пасажирів [3].

В наш час, транзитність держави набуває стратегічного значення та є важливою складовою національної безпеки. Україна покрита густою мережею транспортних шляхів, має розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. За даними англійського інституту «Рендел», за коефіцієнтом транзитності (тобто за розвинутістю всіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі [1]. Разом з тим завантаженість цих шляхів не відповідає їх можливостям. Хоча існує аксіоматичне положення: для повноцінного розвитку економіки наявність шляхів транспортування сировини, комплектуючих та готової продукції є вирішальним фактором, так би мовити, «локомотивом прогресу». Тому перспективи розвитку економіки держави та інтеграції її у світове господарство на пряму залежать від наявності та розвинутості шляхів сполучень, в тому числі і водних шляхів [2].

Статистичний аналіз транзитності показує, що територією України щорічно перевозиться понад 50 млн т транзитних вантажів (включаючи трубопровідний транспорт для перевезення рідких вантажів: нафта, газ, аміак тощо). Транзит становить близько 40 % у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, що прямують через кордони України. Експертна оцінка потенційних можливостей нашої країни становить в межах 220 млн т транзитних вантажів і це є стратегічною перспективою для її розвитку.

Дані таблиці 1 характеризують динаміку транзитних вантажопотоків за видами транспорту більш детально.

*Таблиця 1. Динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту (тис. т)*

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>УСЬОГО</b>	<b>107154,2</b>	<b>101925</b>	<b>50152,4</b>	<b>52913,5</b>	<b>58123,5</b>	<b>47915,5</b>
в т.ч. %	100	100	100	100	100	100
залізничний	99882,4	93347,6	44834,6	44511,8	48669,5	40940,1
в т.ч.%	93,3	91,6	89,4	84,1	83,7	85,4
морський	2694,0	3487,0	1899,4	3660,4	3912,1	1697,7
в т.ч.%	2,5	3,4	3,8	6,9	6,7	3,4
автомобільний	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850,0
в т.ч.%	4,2	4,8	6,7	8,8	8,7	10,1
Річковий	37,43	74,73	0	0	0	7,6
в.т. ч. %	0,0	0,1	0	0	0	0,0
авіаційний	1,3	1,5	1,2	1,6	2,8	3,0
в т.ч.%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
інші	44,5	102,2	62,9	90,6	527,8	477,1
в т.ч.%	0,0	0,1	0,1	0,2	0,9	1,0

Транзитні вантажопотоки територією України за період 2008-2013 рр. за видами транспорту свідчать про те, що без урахування трубопровідного транспорту обсяги перевезень залізничним транспортом складають лівову часту – у середньому 87,9%, автомобільний – 7,2%, а частка морського транспорту – 3,8%. Частка річко-

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

вого транспорту є однією з найменших, вона не досягає навіть 1%. За період 2008-2009 рр. обсяги транзитних перевезень річковим транспортом становили в середньому 56 тис. т, але вплив фінансово-економічної кризи відчутно вдарив по галузі, звівши показники до нуля. Перш за все були втрачені транзитні вантажопотоки, що прямували через річкові порти України з країн Європи (Албанії) та Канади до країн СНД (Російської Федерації та Казахстану) у прямому напрямку та з країн СНД (Російської Федерації, Казахстану та Узбекистану) до країн ЄС (Греції, Італії), Європи (Албанії), Азії (Сирійської Арабської Республіки) та Африки (Анголи) у зворотному напрямку. Лише у 2012 р. перевезення цим видом транспорту почали відроджуватися за рахунок відкриття контейнерної лінії за маршрутом Стамбул-Дніпропетровськ (річковий порт).

Загалом, наведені дані свідчать про нестабільний розвиток транзитних вантажів територією України і в цілому спостерігається стрімка втрата Україною позицій на ринку міжнародних транзитних перевезень залізничним, морським і річковим транспортом. Офіційна статистика свідчать про те, що за останні 6 років Україна втратила майже 25 млн. т транзиту: залізничний – 28, тис. т, морський – 105,1 тис. т, річковий – повністю втратив свою частку. Такий стан речей зовсім не вписуються в європейські тенденції транспортних перевезень, вантажі яких рекомендують переводити на більш екологічно безпечні види транспорту – річковий, морський.

Дані таблиці 2 свідчать про те, що зовнішньоекономічні вантажопотоки за 2013 р. склали 373 695,88 тис. т, левову частку з них займають саме транзитні вантажі – 152 353,78 тис. т або 40,77%.

*Таблиця 2. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України 2013р. (тис. т)*

Вид транспорту	Усього	Експорт	Імпорт	Транзит
<b>Усього</b>	<b>373 695,88</b>	<b>142 977,89</b>	<b>78 364,21</b>	<b>152 353,78</b>
%	100,00	38,26	20,97	40,77
Трубопровідний	126829,74	11,32	27378,16	99440,26
%	100,00	0,01	21,59	78,4
Залізничний	151504,67	77416,72	29576,18	44511,77
%	100,00	51,10	19,52	29,38
Автомобільний	20264,07	6912,05	8702,9	4649,12
%	100,00	34,11	42,95	22,94
Морський	5292,38	1490,18	141,79	3660,41
%	100,00	28,16	2,68	69,16
Річковий	309,86	309,86	-	-
%	100,00	-	-	-
Авіаційний	5,94	4,25	0,11	1,58
%	100,00	71,55	1,85	26,6
Інший	69489,22	56833,51	12565,07	90,64
%	100,00	81,79	18,00	0,13

Розглядаючи вантажопотоки морського і річкового транспорту за 2013 рік, стає очевидним, що обсяг транзиту морського транспорту у своїй структурі становив значну частку – 69,16% або 3660,41 тис. т, транзит річковим транспортом в зазна-

чену періоді був відсутній. Критичний стан транзитності річками України потребує негайного розв'язання.

Погіршення становища транзитності річкового транспорту України може набути незворотного характеру, якщо сучасні негативні тенденції не будуть враховані на загальнодержавному рівні та не здійснені відповідні заходи, а саме [4]:

- розвиток транзитності українських річок потребує прийняття все ще неприйнятого закону про річковий транспорт;
- важливо спільно з країнами СНД та ЄС удосконалювати нормативно-правову базу з метою спрощення процедури розмитнення. Науковці, також зазначають, що важливим чинником для кожної країни-транзитера є формування нормативно-правового клімату, який би узгоджувався з міжнародними правами та конвенціями, розбудовувати «прозоре і гнучке» законодавство, яке тим самим буде залучати транзитні вантажі на свою користь;
- доцільно поліпшувати тарифну політику у галузі річкового транспорту, вартість обробки вантажів річковими портами є вищою у порівнянні з міжнародними тарифами, проте ефективність діяльності та якості обслуговування портових служб України знаходиться на досить низькому рівні. Оскільки багато країн надають перевагу транзиті іншими портами в обхід української території;
- річковий транспорт потребує у роботі суден типу «ріка-море» для більшої ефективності та інтенсивності роботи галузі. Контейнерні та комбіновані перевезення також надзвичайно важливі. У внутрішньому сполученні водними шляхами України вони мають здебільшого фрагментарний характер і практично не здійснюються, хоча у країнах Європейського Союзу вони складають основний вантажопотік;
- потрібно активніше впроваджувати передові та прогресивні технології переробки в портах. Окремі приклади щодо цього вже існують, наприклад судноплавна компанія ТОВ СП «Нібулон» активно впроваджує новітні технології відвантаження, складування, зберігання та відправлення вантажу.

Всі ці операції компанія виконує ефективно, дієво та згідно з екологічними стандартами;

- річковий транспорт може стати гідним партнером в системі мультимодальних перевезень, тим самим збільшуючи обсяг транзитних перевезень територією України;
- необхідно надалі розвивати інфраструктуру річкової галузі, це дозволить залучати додаткові транзити.

Держава розуміє важливість розвитку транзитного потенціалу держави, тому в цьому напрямку було реалізовано та заплановано ряд конкретних заходів. До найважливіших заходів, що стосуються саме розвитку транзитного потенціалу водного транспорту слід віднести майбутнє входження України до нової Транс'європейської транспортної мережі, що нині формується на території Європейського Союзу, адже забезпечити її повне функціонування Європа не може без участі регіонів України [1].

**Висновки та пропозиції.** Аналізуючи все вищезазначене, ми переконані, що реалізація поставлених завдань з розвитку транзитності судноплавних річок України може стати основою для реалізації України як транзитної держави не тільки за своїм географічним положенням, а й за організаційними, правовими, економічними аспектами. Варто пам'ятати, що розбудова транзитного потенціалу держави істотно розширить бюджетні надходження за надання транзитних послуг в майбутньому,

вона також буде відігравати важливу роль у відновленні національної економіки України та добробуту її громадян.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/33388.html>;
2. *Офіційний сайт товариства з обмеженою відповідальністю сільськогосподарського підприємства «Нібулон»*. – Режим доступу: <http://www.nibulon.com/>;
3. *Матеріали програми Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т РК5 «Огляд галузі річкового транспорт»* [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](http://ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.4_maritime_and_inland_waterway_sector_development_final_review_ukr.pdf);
4. *Акімова О. В.* Факторы влияния на транспортный процесс в системе трампового судоходства // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4\\_akimova.doc.htm](http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_akimova.doc.htm);
59. *Офіційний сайт Державного комітету статистики* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>