

ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ: ІСТОРІЯ, ПРОБЛЕМИ, НАПРЯМИ РОЗВИТКУ INLAND WATER TRANSPORT: HISTORY, PROBLEMS, DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

Павло ПІДЛІСНИЙ,
доктор економічних наук,
Державний економіко-технологічний
університет транспорту, Київ



Pavlo PIDLISNYI,
Doctor of Economics,
State Economics and Technological
University of Transport, Kyiv

У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє важливу роль, задовольняючи потреби у перевезеннях вантажів і пасажирів у більш екологічний та значно економічніший спосіб порівняно з іншими видами транспорту. Україна має достатньо високий судноплавний потенціал річок. Починаючи з XVIII століття, річковий транспорт був головним і зручним шляхом у перевезеннях вантажів і пасажирів. Особливого розвитку він набув після будівництва і введення в дію Запорізької ГЕС і шлюзу, що дало можливість відкрити наскрізне судноплавство по Дніпру. Великий внесок зробив річковий транспорт у загальну перемогу у Великій Вітчизняній війні 1941-1945 років. Із 1943 року були проведені відновлювані роботи, що дало можливість уже в травні 1945 відкрити наскрізне судноплавство на Дніпрі. Введення в експлуатацію гідроелектростанцій дніпровського каскаду сприяло збільшенню гарантованих глибин на ділянці Київ – Херсон

до 3,65 метрів та відповідно нарощенню обсягів перевезень: у 1970 році – до 27,4 млн. т; у 1975 – до 42,4; у 1980 – до 51,7; у 1990 – до 65,7 млн. т.

У подальшому обсяги перевезень почали різко скорочуватися і становили у 2014 році лише 3145 тис. т, що було пов'язано з багатьма проблемами, які негативно вплинули на річкове судноплавство, особливо після фінансово-економічної кризи 2008-2009 років. Для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як екологічного виду перевезень необхідно розробити та впровадити комплекс заходів, на чому і сконцентрована увага статті.

Наукові дослідження розбудови й розвитку річкових перевезень на внутрішніх водних шляхах України розпочалися ще в другій половині XIX століття такими вченими, як О.Афанасьєв-Чужбинський (дніпровське лоцманство),

У статті розглядаються історичні етапи розвитку внутрішнього водного транспорту України. Проаналізовано проблемні питання, які виникли за останні роки і привели річковий транспорт до неконкурентоспроможності у порівнянні з іншими видами транспорту, що стало причиною переключення багатьох вантажопотоків із річкового транспорту на залізничний і автомобільний.

Для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення потенціалу річкового транспорту як економічного й екологічного виду перевезень необхідно впровадити заходи щодо виводу його зі стагнаційного стану та забезпечення в подальшому зростання річкових перевезень.

Одним з основних напрямів розвитку річкового транспорту є пришвидшення прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» як правової бази для відродження судноплавства водними шляхами України. Констатується, що проект Закону містить прогресивні норми, які знімають в основному проблемні питання, крім одного – введення єдиного річкового збору, обґрунтування якого потребує додаткових досліджень щодо його розрахунку. Наведено нові підходи щодо будівництва флоту та оновлення об'єктів інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства. Підкреслюється, що одним із напрямів покращення роботи річкового транспорту є створення умов для розвитку конкуренції. Для цього необхідно прийняти Закону України «Про міжнародний реєстр суден України», що дає можливість повернення українського флоту під український прапор, а також запровадити світові стандарти процедури реєстрації флоту, в т.ч. іноземних суден. Конкуренції також сприятиме спрощення процедури відкриття внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапором іноземних держав, що допоможе збільшити обсяги експортно-імпортованих перевезень та мультимодальних перевезень вантажів у контейнерах. Надаються рекомендації щодо забезпечення країнами – членами Дунайської комісії гарантованих глибин на Дуні. Пропонується активізувати участь України в реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху E-40, який дозволить використовувати транзитний потенціал Дніпра, з'єднавши Чорне й Балтійське море та сприятиме відродженню вантажоперевезень між Україною та Білоруссю.

The article examines the historical stages of the development of inland water transport in Ukraine. The author analyses the problems, which have led to a loss of river transport's competitiveness compared to other modes of transport. This has caused many switching cargo from the river transport on rail and road in recent years.

For the revival for inland waterways navigation of Ukraine and improving the capacity of river transport (economic and ecological mode of transport), it is necessary to take measures to withdraw it from stagnating and ensure further growth of river traffic.

The main directions of development of river transport are the following: - accelerating the adoption of the Law of Ukraine "On inland waterway transport" as a legal basis for the revival of navigation on the waterways of Ukraine. It is stated that the draft law contains progressive norms that reduce in major issues, except one - the introduction of a single river gathering, studies that require additional research on its calculation.

The new approaches to the construction of the fleet and the restoration of infrastructure in the public-private partnership are given. The author emphasizes that one of the ways to improve the work of river transport is to create conditions for the development of competition for this it is necessary to adopt the Law of Ukraine "On International Shipping Register of Ukraine". This will allow the return of Ukrainian Navy and implement global standards for the registration of the fleet, including foreign vessels. And simplification of procedures for the opening of the inland waterways of Ukraine for the passage of vessels under foreign flags will promote competition. As a consequence it will increase the volume of export-import traffic and multimodal transport of goods in containers.

This article contains recommendations for the States members of the Danube Commission guaranteed the depths of the Danube. The author proposes to increase the participation of Ukraine in the implementation of the European Initiative revival waterway E-40. It allows the transit potential of the Dnieper River, connecting the Black Sea and the Baltic Sea, and will contribute to the revival of freight between Ukraine and Belarus. The author proposes to increase the participation of Ukraine in the implementation of the European Initiative revival waterway E-40. It will provide to use the transit potential of the Dnieper River, connect the Black Sea and the Baltic Sea, and will contribute to the revival of freight between Ukraine and Belarus.

А.Ілловайський (динаміка перевезень по Дніпру), М.Моштакова (опис річок дніпровського басейну) [2]. Проблемам розвитку річкового транспорту багато уваги приділяли вітчизняні науковці та практики, зокрема: А.Горбань, В.Гурнак, Н.Гончаров, А.Захаров, М.Кавицький, М.Козак, В.Коба, Ю.Кулаєв, С.Круглов, Л.Макаров, В.Пилипенко, М.Славов, Г.Степанов, Л.Шульгін, Н.Яшник та багато інших.

Проте ґрунтовних досліджень сучасного стану річкового транспорту і його виходу зі стагнації на сьогодні дуже мало.

Метою статті є проведення історичного аналізу та розробка напрямів виводу річкового транспорту з депресійного стану з подальшим забезпеченням зростання перевезень вантажів і пасажирів внутрішніми водними шляхами України.

В аналітичній записці Національного інституту стратегічних досліджень констатується, що в багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє помітну роль в економічній діяльності держав, а також у повсякденному житті громадян. За показниками енерговитрат річковий транспорт у 5 разів ефективніший від залізничного і в 10 – від автомобільного транспорту, що раніше забезпечувало найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу [8]. В Україні у 1955 році експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування становила 5,4 тис. км, зокрема: з освітлювальними та світловідбиваючими знаками – 2,3 тис. км, відповідно в 1990 році – 4,0 і 3,6 тис. км, у 2012 – 2,1 і 1,1 тис. км, у 2014 році – 1,6 і 1,0 тис. км [17; 18]. На сьогодні експлуатуються такі судноплавні шляхи: на Дніпрі – 1205 км, на Південному Бузі – 155 км, на Дунаї – 160 км та 80 км на інших річках [6; 18].

По Дніпру і Південному Бузі перевозиться 90% вантажів, решта 10% припадає на Дунай та інші річки. З часу набуття Україною незалежності довжина судноплавних річок скоротилися майже в 2 рази, річкових суден відповідно – з 2825 до 1261 одиниць [17; 18].

Одночасно зменшилась щільність річкових судноплавних шляхів. Якщо в 1990 році вона становила 7 км шляхів на 1 тис. км², то у 2014 – лише 2,8 км шляхів на 1 тис. км². Інтенсивність перевезень вантажів скоротилася з 3 млн. т-км на 1 км у 1990 році до 0,7 млн. т-км на 1 км у 2014, інтенсивність перевезення пасажирів відповідно зменшилася з 0,15 до 0,02 млн. пас-км на один кілометр [8; 17].

Ще в стародавні часи річка Дніпро була головним і найбільш зручним шляхом сполучення між слов'янами, Візантією і народами Сходу. Більше тисяч років тому прокладений великий водний шлях «від варяг у греки». Значно поживилось судноплавство на Дніпрі з початку XVIII ст. На Десні в Брянську на новій суднобудівній верфі було побудовано багато дерев'яних суден, які використовувалися на перевезених вантажів у верхів'ях Дніпра і його притоках. У першій половині XIX ст. на Дніпрі з'явилися перші пароплави, які будувалися на Київщині в маєтку князя М.Воронова.

У подальшому ці пароплави були переведені через Дніпровські пороги і здійснювали рейси між Херсоном і Миколаєвом. У 1835 році виникла перша пароплавна компанія, а в 1850 році між містом Кременчук і Пінськ відкрилась регулярна пасажирська лінія. У 1857 році на нижньому Дніпрі було організовано «Російське товариство пароплавств і торгівлі», до складу якого входило 10 пасажирських пароплавів і кілька буксирних суден. Водночас у Києві, Херсоні та інших придніпровських містах почали з'являтися нові підприємці – власники пароплавів і барж. У 1884 році виникло нове підприємство «Друге пароплавне товариство по Дніпру і його притокам». Ці два товариства тривалий час між собою конкурували, поки не була укладена угода

про об'єднання їх в одне пароплавство. У 1906 році на Дніпровському басейні працювало 382 самохідних і 2226 несамохідних суден [19].

У той час Дніпро було відокремлено порогами на дві ізольовані одна від одної ділянки, що негативно відобразилося на розвитку річкових перевезень. Після революції 1917 року Раднаркомом у лютому 1918 році прийнято Декрет про націоналізацію флоту. У 1922 році було створено Управління річковим транспортом Дніпра.

У 1923 році створено два річкові пароплавства: Верхньодніпровське з центром у Києві та Нижньодніпровське з центром у Херсоні. У 1926 році вони були об'єднані в одне – Дніпровське пароплавство. Також було організовано Дніпровське управління внутрішніх водних шляхів, основним завданням якого було покращення умов плавання на річкових шляхах Дніпровського басейну. Пізніше на Дніпрі відбулися глибокі економічні зміни, пов'язані з введенням в дію Дніпровської гідроелектростанції і 3-камерного шлюзу (1932 рік), що створило умови для наскрізного судноплавства на Дніпрі.

У зв'язку з цим зросло транспортне значення Дніпра для економічного розвитку республіки, було побудовано сотні нових парових і несамохідних суден, річкові порти і пристані, судноремонтні заводи і майстерні. У цей період значно збільшилися перевезення вугілля, мінерально-будівельних і масових вантажів, металів, тарно-штучних вантажів, почалося перевезення нафтопродуктів. На берегах Дніпра були побудовані великі порти – Київський, Дніпропетровський, Херсонський. Був зведений і обладнаний новітньою технікою річковий порт у Запоріжжі. Уже в 1940 році 68% вантажів у портах перероблялося механічно. Дніпровські річковики стали ініціаторами впровадження високої культури експлуатаційної роботи: була організована робота буксирної тяги і тоннажу за графіком; розроблена методологія технологічного процесу обробки суден у портах і пристанях тощо.

У Дніпровському пароплавстві до початку війни налічувалось 271 одиниць самохідного флоту загальною потужністю 37,9 тис. к. с. і 624 одиниці несамохідних суден сумарною вантажопідйомністю 211,8 тис. т. Річкові перевезення здійснювали два пароплавства: на верхній ділянці до гирла Прип'яті працювало Дніпро-Двінське, на середньому і нижньому – Дніпровське. Загальна довжина судноплавних річкових шляхів становила 7872 км [19].

Завданням річковиків України у перший період війни 1941-1945 років була організація переправ через річки Дніпро, Десна, Прип'ять, Дністер та по їх притоках. Річковики активно здійснювали перевезення військової техніки, палива та інших вантажів, необхідних для організації захисту країни та евакуації населення. Серед найбільш видатних осіб варто згадати імена Г.Баглая, А.Костилюва, І.Леонова, І.Линькова, Я.Сушко, П.Кабанова, Н.Домінова, М.Бараненка, А.Мирошніченка, П.Лисиці, М.Григор'єва, К.Нездименка, Г.Степанова, а також тисячі інших [19]. Багато суден Дніпровського пароплавства в стислі терміни були переоснащені і передані Військово-морському флоту. Річковики брали активну участь у складі Пінської і Дунайської флотилій. За проявлену мужність і відвагу в боях з ворогом багато з них були нагороджені державними орденами, а вісьмом присуджено звання Героя Радянського Союзу (Н.Дудка, Б.Номинас, А.Гирич, М.Тургель, Н.Сташков, А.Стахорський, С.Пироженко, С.Хоменко [19]).

У 1941-1945 роках господарство Дніпровського басейну зазнало великих втрат. Практично весь річковий флот був затоплений, у більшості великих річкових пунктах господарство було значно пошкоджене. Із 17 промислових

судноремонтних підприємств 9 було повністю зруйновано. Дніпровський водний шлях з причин непроведення протягом трьох років днопоглиблювальних і очисних робіт став непридатним для судноплавства, були також пошкоджені Дніпровська гребля, шлюз та об'єкти Дніпро-Бузького каналу. У вересні 1943 року для виконання відновлювальних робіт на Дніпрі створено оперативну групу Центрального військово-відновлювального управління (ЦВВУ) Дніпровського басейну з наданням йому функцій з відновлення флоту, шляхів, портів, приплавів, формування військово-відновлювальних загонів тощо. У грудні 1943 оперативна група ЦВВУ була реорганізована в Дніпровське військово-відновлювальне управління. На Дніпрі в межах України було організовано 9 лінійних військово-відновлювальних загонів. Відновлювальні роботи, які були проведені протягом 1943-1945 років, дали можливість у травні 1945 забезпечити діяльність Дніпровського і Дніпро-Двінського пароплавств. У 1945 році кількість перевезень на Дніпрі у порівнянні з 1944 збільшилась у 2 рази. У вересні 1947 уряд СРСР прийняв постанову з відновлення й подальшого розвитку річкового транспорту. До цього часу вже було відновлено Дніпро-Бузький канал, гребля і шлюз Дніпрогесу, що дало змогу організувати наскрізне судноплавство на Дніпрі.

До кінця 1950 року були побудовано нові буксирні й несамохідні судна, кількість яких уже перевищувала половину діючого на той час флоту. У вересні 1950 року приймається рішення про будівництво Каховської гідроелектростанції в комплексі із судноплавним шлюзом на Дніпрі. Будівництво Каховської ГЕС виконувалося досить інтенсивно, і вже за 2 роки було здано в експлуатацію новий Каховський шлюз, по якому 10 червня 1955 року пройшов перший караван суден [2]. Керівництво Дніпровського пароплавства зазначало, що завдяки будівництву Каховського гідровузла було значно поліпшено судноплавство на ділянці між Запоріжжям і Новою Каховкою.

З березня 1953 року до 1956 Дніпровське пароплавство спочатку підпорядковувалося Міністерству морського і річкового флоту СРСР, із серпня 1954 – Міністерству річкового СРСР, а Дунайське пароплавство залишилось у віданні Міністерства морського флоту СРСР. У 1956 Міністерство річкового флоту СРСР було реорганізовано в Міністерство річкового флоту РСФСР. Одночасно при Раді Міністрів УРСР було створено Головне управління Дніпровського річкового пароплавства зі збереженням за ним функцій пароплавства як транспортного підприємства. Особливості створеної організаційної структури полягали в тому, що на Дніпровське пароплавство покладались додаткові функції як органу державної виконавчої влади по відношенню до всіх інших підприємств і організацій річкового транспорту. Тобто з цього часу на річковому транспорті почала впроваджуватися прогресивно дворівнева структура управління.

У періоді 1950-1955 років річковий транспорт Дніпровського басейну успішно працював, приріст вантажообігу в 1955 по відношенню до 1950 становив 193% [19]. У 1953 в Дніпровському пароплаванні з'явилися власні контейнери, їх кількість у 1955 році становила 15,4 тис. од. Для покращення обслуговування клієнтів були організовані транспортно-експедиційні контори. У цей час будуються буксирні колесні пароплави потужністю 410 к. с. та несамохідні баржі вантажопідйомністю від 600 до 1000 т. Караванами у складі одного такого бункеру, 2 тентових барж (1000 т) і 4 барж (700 т) загальною вантажопідйомністю 4-4,5 тис. т здійснювались перевезення на лінії Запоріжжя – Дніпропетровськ – Київ вугілля, залізної руди, металів, зерна, будівельних та інших вантажів. На лінії Запоріжжя –

Херсон – палива, зерна, добрива та інших вантажів. Великий доробок у відновленні й розвитку річкового транспорту в період 1948-1956 років зробив начальник Дніпровського річкового пароплавства В.Савельєв.

Після 1956 року поповнення флоту здійснювалося за рахунок нових типів суден. Значно зріс пасажирський флот. Були введені в експлуатацію комфортабельні дводечні пароплави і у великій кількості місцеві пасажирські теплоходи типу «Москвич» і «Киянин». З'явилися теплоходи криголамного типу. Несамохідний флот поповнювався за рахунок будівництва барж – площадок – рудовозів.

У зв'язку з будівництвом ГЕС на Дніпрі змінилася й економічна політика щодо поповненні флоту, яка була пов'язана зі збільшенням вантажних самохідних теплоходів.

На Дніпрі з'являються трюмні теплоходи типу «Велика Волга» (2000 т), «Медведиця» (700 т), вантажні теплоходи-площадки типу «СТ» (600 т), які залучалися для перевезень масових і тарно-штучних вантажів. У цей час у пароплаванні впроваджується ефективні організаційно-технічні заходи з експлуатації флоту: переведення несамохідного флоту (460 одиниць) на роботу без баржових команд; організація роботи всіх екіпажів вантажних теплоходів за сумісництвом – один член екіпажу виконує дві професії. Це можливо було здійснити за рахунок комплексної автоматизації та механізації суднового устаткування. Реалізація наведених заходів значно покращило виробничі й фінансові показники. Якщо в 1955 пароплавство отримувало від уряду 28 млн. руб. дотації, то в 1958 воно перейшло на повний госпрозрахунок і забезпечило беззбиткову роботу [19].

У 1959 році вперше впроваджено в роботу два швидкісних пасажирських теплоходи на підводних крилах. У цей час продовжується будівництво гідроелектростанцій Дніпровського каскаду. Так, у 1961 закінчено будівництво Кременчуцької ГЕС, у 1964 – Київської ГЕС, у 1969 – Дніпродзержинської ГЕС, у 1974 – Канівської ГЕС. Це дозволило значно поглибити фарватер від Херсону до Чорнобиля.

У цілому після виконання днопоглиблювальних робіт на деяких ділянках планувалося вийти на глибину 3,65 м, що робило б можливим наскрізне проходження суден типу «ріка – море» до Києва. Слід також зазначити, що завершення будівництва Дніпровського каскаду дало змогу значно випрямити фарватер, а також збільшити загальну довжину шляху з гарантованими глибинами 3,65 м на 600 км [1].

У 60-х роках уводяться в експлуатацію вантажні теплоходи проекту 559Б типу «Запоріжжя» вантажопідйомністю 1800 т вітчизняного будівництва, комфортабельні пасажирські дизель-електроходи, швидкісні судна на підводних крилах типу «Схід», а потім типу «Метеор». Порти оснащуються сучасною на той час перевантажувальною технікою. У квітні 1965 року рішенням уряду Головне управління Дніпровського пароплавства реорганізується в Головне управління річкового флоту при РМ УРСР (Головрічфлот УРСР), який продовжує працювати в умовах дворівневої структури управління. Поряд зі збільшенням перевезень на Дніпрі починається впровадження безперевалочних перевезень експертно-імпортних вантажів теплоходами типу «ріка – море» плавання між портами Дніпра, Дунаю, Чорного і Середземного морів. У подальшому на Дніпрі експлуатуються каравани вантажопідйомністю 3500 т, які склались із теплоходу-штовхача, проекту 559Д і баржі-площадки проекту 1021А. У розвитку річкового транспорту в 1956-1970 роках велика заслуга належить керівнику Головрічфлоту УРСР М.Бобровикову.

Після 1970 року на підприємствах Головрічфлоту УРСР будуються теплоходи нової серії типу «Славутич» вантажопідйомністю 3000 т, які призначалися для перевезення

Таблиця 1. Основні показники виробничо-господарської діяльності Головнірчфлоту УРСР за період 1970-1988 років

Показники	Роки				
	1970	1975	1980	1985	1988
Перевезено вантажів, млн. т	27,4	42,4	51,7	57,1	62,6
Вантажообіг, млрд. т-км	6,08	8,9	10,7	12,2	11,0
Перевезено пасажирів, млн. чол.	21,4	27,9	24,8	23,8	11,0
Пасажирообіг, млн. т-км	494,8	605,8	557,0	580,0	537,7
Обсяг переробки вантажів у річкових портах, млн. т	44,1	67,4	83,0	90,8	100,7
Обсяг валової промислової продукції, млн. руб.	18,3	25,4	29,4	31,1	12,4*
Прибуток, млн. карб.	20,3	35,9	43,1	45,2	54,0

* Нормативна чиста продукція.
Джерело: [19].

залізорудних окатишів на лінії Комсомольськ (Україна) – Галац (Румунія).

Паралельно на Дунаї почали здійснюватися міжнародні перевезення вантажів штовхаючими караванами «559Д – Д-021» вантажопідйомністю 3500 т між портами України та портами Лом (Болгарія), Смедерево (Сербія) та до деяких портів Угорщини.

На цей час у складі суден Головнірчфлоту УРСР було майже 30 теплоходів типу «ріка – море»: «Сормовський», «Волго-Балт», «Балтійський», які нарощували експортно-імпорتنі перевезення з річкових і морських портів України до портів країн Чорного і Середземного морів.

Основні показники роботи Головнірчфлоту УРСР за період 1970-1988 років наведено в **табл. 1**.

Головнірчфлот брав активну участь у ліквідації аварії на Чорнобильській АЕС. За дорученням урядової комісії річковий транспорт республіки забезпечував перевезення вантажів підприємствам, які були задіяні в ліквідації наслідків аварії.

З початку відбудовних робіт у 1986 році в 30-кілометрову зону було перевезено і розвантажено 2,8 млн. т різних вантажів, у т.ч. (тис. т): щебінь, відсів і шлак – 1920, гірська маса і камінь – 306, пісок – 283, бетонна суміш – 97, залізобетонні вироби та конструкції будинків – 100,5, металокопирів – 3,0, цеоліт – 61,5, металеві контейнери – 26,7 тис. штук. Крім того, для будівництва міста Славутич та під'їзних доріг було доставлено 147 тис. т різних вантажів. Загальний обсяг перевезених вантажів для ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС становив 3147 тис. т. У зв'язку з припиненням судноплавства на р. Прип'ять Головнірчфлотом були зупинені перевезення залізної руди на лінії Запоріжжя – Брест обсягом 750 тис. т; кам'яного вугілля в Білоруську РСР обсягом 300 тис. т, стільки ж кварцитів для підприємств України.

Підприємствами Головнірчфлоту виконані великі обсяги будівельно-монтажних робіт з облаштування підводних загат, розробки підхідних каналів і акваторій з причалами для відстою пасажирських суден, де мешкали ліквідатори ЧАЕС та вантажних причалів у порто-пункті «Якір», де вивантажувалися вантажі для будівництва міста Славутич [23].

З 1988 року Головнірчфлот України входить до складу Міністерства транспорту України в якості виробничого об'єднання ВО «Укррічфлот», що не принесло користі ні річковикам, ні автомобілістам, ні державі в цілому. При цьому Головнірчфлот переходить із дворівневої на тривірневу систему управління, що значно знизило рівень управління на річковому транспорті і призвело до падіння основних економіко-фінансових показників. Навіть там, де у річковиків і автомобілістів були взаємні інтереси, тобто передача

вантажів із одного виду транспорту на інший, завіз і вивіз вантажів із річкових портів автотранспортом зменшився більш ніж на 15%.

Для покращення умов роботи річкового транспорту спеціалістами ВО «Укррічфлот» було проведено велику дослідницьку роботу з винесенням на розгляд Уряду України пропозицій щодо створення на добровільній і договірній основі Міжгалузевого державного об'єднання підприємств річкового транспорту (МДО «Укрічфлот») з виходом його зі складу Міністерства транспорту України. Із січня 1990 річковий транспорт повернувся до дворівневої структури управління, при цьому нова структура була доповнена принципами демократизації всієї піраміди організації управління таким великим об'єднанням, яким було МДО «Укрічфлот».

Перевірена дворівнева модель була оптимально адаптована до нових умов і дозволила МДО «Укрічфлот» поліпшити транспортне обслуговування споживачів, укріпити господарсько-економічну самостійність усіх підрозділів річкового транспорту. Так, у 1990 році було перевезено вантажів на 3130 тис. т більше у порівнянні з 1988, прибуток зріс на 3,0 млн. руб.

В умовах такої структури «Укрічфлот» працював близько двох років, нова структура дала позитивні наслідки в розвитку і стала трампліном для наступних перетворень, пов'язаних з корпоратизацією і приватизацією всього державного майна «Укрічфлоту». Питання корпоратизації та приватизації є складним завданням, методи і засоби її вирішення на прикладі «Укрічфлоту» висвітлені в наукових виданнях [19; 20]. Основною метою корпоратизації з подальшою приватизацією державного підприємства, яким на той час було МДО «Укрічфлот», є створення ефективної корпоративної структури холдингового типу.

Корпоративна й організаційна структури є єдиним цілим, але вони виконують різні цілі корпоративно-господарського комплексу. Акціонерне товариство з власною правосуб'єктивністю базується на взаємодії зацікавлених груп акціонерів, менеджменту і працівників. Ці взаємовідносини в умовах перехідної економіки значно ускладнюються, інвестори дуже обережно вкладають свій капітал в акції того чи іншого акціонерного товариства. А якщо і вкладають, то лише при одній необхідній умові, що інвестор викупує контрольний пакет і стає повноцінним господарем цього підприємства. Такі умови інвестування в АСК «Укрічфлот» не відповідали інтересам акціонерів та нормам західного зразка. Це потребувало знаходження нових варіантів залучення інвестицій у розвиток АСК «Укрічфлот». Новий підхід у вирішенні цієї важливої проблеми було знайдено разом з Європейським банком

Таблиця 2. **Перевезення вантажів річковим транспортом за 1985-2014 роки, тис. т**

Показники	Роки												
	1985	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За видами вантажів:													
– нафта і нафтопродукти	578	516	6	-	27	24	4	-	3	-	-	-	-
– вугілля і кокс	2 811	1 687	701	485	1 370	1 249	1 395	904	914	403	294	366	280
– залізна руда	5 582	1 283	1 594	3 086	3 179	2 748	2 035	1 470	2 250	1 303	514	239	398
– будівельні матеріали	42 736	54 568	8 594	3 791	5 891	8 779	6 169	1 808	3 027	3 210	2 690	1 372	1 209
– хімічні та мінеральні добрива	-	95	161	116	206	292	228	81	89	93	130	124	138
– лісові	-	37	7	9	4	5	6	2	-	4	-	1	15
– папір	-	-	-	4	31	10	23	2	6	3	3	1	2
– метали різні	875	900	717	1 599	795	947	529	255	189	128	78	196	520
– машини і устаткування	-	314	-	48	38	33	29	27	26	27	27	1	1
– цукор	-	-	-	11	43	-	-	-	1	-	-	-	-
– хлібні	594	725	331	211	920	343	292	389	287	290	426	391	471
– інші вантажі	3 511	2 713	3 260	4 314	5 828	5 124	4 022	2 641	3 322	2 084	1 229	150	111
За видами сполучення:													
– закордонного	-	2 713	3 260	4 314	5 828	5 124	4 022	2 641	3 322	2 084	1 229	1 147	1 153
– каботажного	-	63 015	9 585	4 036	7 041	9 997	7 272	2 505	3 667	3 637	3 066	1 693	1 992
Разом за видами	56 687	65 728	1 2845	8 350	12 869	15 121	11 294	5 146	6 989	5 721	4 295	2 840	3 145

Джерело: [12; 17].

реконструкції і розвитку (ЄБРР), який був консультантом АСК «Укрічфлот» у питаннях корпоративної приватизації. Як уже зазначалося, в той час законодавча база здебільшого не відповідала принципам залучення інвестицій і кредитів банків розвинутих країн. Особливо це стосується заставного права, іпотек, лізингових, концесійних та інших важливих механізмів, призначених для забезпечення зобов'язань резидентів без участі держави.

З метою залучення кредитів ЄБРР для будівництва флоту потрібно було розробити і застосувати таку методичку, яка забезпечувала б повернення кредитів у межах чинного законодавства України і Великої Британії без державних гарантій. Суть такої методички полягала в наступному: отримувачі кредиту – кіпрські судноплавні компанії (одне судно – одна компанія) – новозбудовані й залогові судна передають у бербоут-чартер АСК «Укрічфлот», при цьому застосовується право паралельної реєстрації, а на вказаних судах підіймається прапор України. Потім вказані судна передаються у тайм-чартер холдинговій компанії «Укршипінг Лімітед», зареєстрованій на Кіпрі. Рахунки (операційний, резервний і повернення кредитів) «Укршипінг Лімітед» відкриваються в «Скотленд банку» (Шотландія). Останній є учасником кредитування будівництва флоту. Комерційний, фінансовий і технічний менеджмент здійснюється від імені «Укршипінг Лімітед» спеціалістами АСК «Укрічфлот» за окремим менеджментським договором [20]. За такою схемою фінансування протягом 1998-2007 років було побудовано 16 «ріка – море» теплоходів, зокрема:

□ 7 теплоходів типу «Десна» дедвейтом 3,5 тис. т, які будувалися на судноверфі «Навол» у Румунії та призначалися для роботи з річкових портів Дніпра до портів Чорного, Азовського, Мармурового, Середземного, Північного, Балтійського морів. Крім того, цей тип теплоходів після введення в дію нового Митного кодексу України міг використовуватися для організації внутрішнього траншипмента на перевезеннях контейнерів із морських торговельних портів по Дніпру до річкових портів Запоріжжя, Дніпропетровська, Києва та інших терміналів, що й на сьогодні є дуже важливим завданням;

□ 9 теплоходів типу «Буг», які будувалися на вітчизняному заводі «Дамен Шипардс Океан» дедвейтом 6,3 тис. т і призначалися для перевезення генеральних, тарноштучних, зернових і контейнерних вантажів на лініях: гирлові річкові порти Дніпра і Дунаю, українські морські торговельні порти до портів Чорного, Азовського, Мармурового, Середземного, Північного, Балтійського морів, крім того, вони можуть бути задіяні на фідерних перевезеннях контейнерів [20].

Будівництво нового флоту позитивно вплинуло на збільшення обсягів перевезень вантажів річковим транспортом України. Так, якщо у 2000 році обсяги перевезень становили 8350 тис. т, то в 2005 вони збільшилися на 54% до 12 869 тис. т, а відповідно у 2007 – на 81% до 15 121 тис. т, зокрема обсяги в закордонному сполученні за цей період зросли на 19% і склали 5 124 тис. т (табл. 2). Успіхи в розвитку річкового транспорту України за період з 1973 по 2003 рік пов'язані з іменем доктора економічних наук М.Славова, який був умілим організатором, талановитим вченим, реформатором і вимогливим керівником «Укрічфлоту». У реалізації його ідей йому допомагали й талановиті спеціалісти: М.Маліков, В.Злачевський, Г.Степанов, К.Забавін, М.Кавицький та багато інших.

З часів фінансово-економічної кризи 2008-2009 років обсяги перевезень вантажів річковим транспортом почали різко скорочуватися і досягли в 2014 році 3145 тис. т (прогноз на 2015 – у межах 2013-2014 років).

Річковим транспортом України на сьогодні перевозиться тільки 0,25% від загального обсягу перевезень всіма видами транспорту, тоді як у країнах ЄС – 3,5%, США – 7,6%, Китаї – 15,4%, Росії – 1,4%. Нині на внутрішніх водних шляхах продовжує залишатися організаційно-економічна невизначеність щодо ролі річкового транспорту в розвитку економічного потенціалу держави. Затримується прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», залишається надмірне навантаження на тарифи річкових перевезень за рахунок сплати різних зборів щодо проходження суднами шлюзів, мостів, каналів, морських портів тощо. Наприклад, для проходження річкових суден

із Миколаєва до річкових портів Дніпра необхідно двічі оформляти «відхід-прихід», тобто перший раз при відході із Миколаєва до Херсона, в подальшому при підході до Херсона, навіть не заходячи в порт, судно повинно зупинитися на рейді, виконати формальності з огляду судна компетентними органами, оформити прихід і одночасно відхід уже із порту Херсон. За всі ці нікому не потрібні операції необхідно платити. Такі та багато інших подібних процедур заважають річковому судноплавству [21]. Останнє стало причиною неконкурентоспроможності річкового транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту і обвалу обсягів перевезень до недопустимих рівнів. У цьому провина виконавчих органів морського і річкового транспорту, які своїми некомпетентними рішеннями поступово знищували цей у минулому найефективніший вид транспорту.

До цього потрібно додати, що інвестиційна політика розвитку водних шляхів, флоту, портів та інших об'єктів призвела до недопустимого рівня зношення основних засобів річкового транспорту.

Є й об'єктивні причини занепаду річкового транспорту. Якщо розглянути судноплавну частину Дніпра з гарантованими глибинами 3 м 65 см, то у зв'язку з непроведенням своєчасних днопоглиблювальних і гідротехнічних робіт на окремих ділянках, при максимальних рівнях води, глибини досягають тільки 3,40 м, особливо це стосується ділянки від нижнього б'єфа Дніпродзержинської ГЕС до Дніпропетровська. Раніше для підтримання гарантованих глибин на цій ділянці Держкомводгост України розробляв і погоджував з Укрводшляхом графіки скидання води для пропуску суден. На сьогодні цього немає, і річковики дізнаються про такі операції тільки після їх проведення. Проте це впливає на безпечність судноплавства [21].

Тепер щодо Дунаю. Як зазначається в джерелі [6], за останні роки відбулися суттєві зміни в економіках європейських країн та їх транспортній політиці. Ці зміни вплинули і на розвиток 7-го транспортного коридору річки Дунай. Через ембарго ООН проти колишньої Югославії, війни на Балканах Дунай почав втрачати свою провізну спроможність. Якщо в 1987 році обсяги перевезень на Дунаї становили 91,8 млн. т, то вже в 1990 вони впали до 69 млн. т. Але в подальшому після бомбування авіацією НАТО мостів у місті Н.Сад (Сербія) обсяги перевезень обвалилися до 27 млн. т. Після будівництва нових мостів перевезення почали збільшуватися, на сьогодні вони становлять близько 75 млн. т. Проте навіть після відновлення вільного судноплавства в районі Н.Сад перевезення українських експортних вантажів продовжувало скорочуватися. Це пов'язано з падінням фрахтової конкурентоспроможності дунайського варіанту доставки вантажів споживачам у порівнянні із залізничною дорогою. Особливо це стосується перевезень залізничної сировини через Ізмаїльський порт для металургійних комбінатів, які знаходяться в придунайських країнах: Румунія, Сербія, Угорщина, Австрія. На собівартість залізнично-водних перевезень значно вплинули: зростання вартості палива і дисбурсментських витрат в порту Ізмаїл; падіння попиту на залізничну сировину в придунайських країнах; незадовільний стан судноплавного шляху на ділянці Дунаю від Австрії до Суліни. Так, дисбурсментські рахунки в порту Ізмаїл збільшилися на 56%, вартість перевалки – в 3,7 раза, значно зросла вартість допоміжних робіт з подачі і зачищення залізничних вагонів [16].

Особливо вплинули на перевезення незадовільні умови судноплавства на річці Дунай. На окремих його ділянках у серпні-вересні навігація часто зупиняється або обмежується у зв'язку з падінням глибин на окремих перекатах

від 1,6 м до 1,2 м, що не дозволяє вантажним суднам і буксирним караванам вільного переходу через них.

Як зазначає автор статті [14], в окремі періоди на цих ділянках зупинилося більше 300 навантажених суден, зокрема з небезпечними вантажами і зерном. Особливо це стосується 374-645 кілометрів Дунаю. Але не тільки природними явищами пояснюється важкий стан з глибинами на Дунаї, а перш за все недотримання країнами – членами Дунайської комісії (ДК) власних планів докорінного покращення судноплавних умов на Дунаї і невнесенням необхідних інвестицій з їх боку в діючу інфраструктуру водного шляху. Для України незадовільними є такі ділянки: від сходу Відня (1921-1879 км); угорська Соб-Мохач (1708-1438 км); сектор Апатин (1406-1400 км); сумісна болгарська-румунська (845-375 км) та ділянка Колараш-Браила (375-170 км). Всі ці ділянки включені до проекту TEN-T держав – членів ДК, який спрямований на покращення інфраструктури за рахунок регуляційних гідротехнічних робіт. Але ці проекти не виконуються. Експерти з гідротехнічних питань і робоча група ДК з технічних питань констатують, що на ділянці Відень – Суліна Дунаю потрібно створювати ступені підпору, які забезпечать глибину 3,5 м, а не виконувати регуляційні гідротехнічні споруди. Автор статі [14] робить висновок, що, незважаючи на великі технічні складнощі й фінансові витрати, саме такий підхід є для Дунаю вирішальним, якщо країни – члени ДК не хочуть втратити статус Дунаю як найбільшої міжнародної водної артерії Європи.

Незважаючи на вказані причини, потенціал для зростання перевезень українських експортних вантажів зберігається. Як ми вже зазначали, через неконкурентоспроможність залізнично-водної схеми перевезень велика кількість вантажів йде паралельно Дунаю залізничним і автомобільним транспортом, що не відповідає екологічним вимогам та міжнародним конвенціям і стандартам Європейського Союзу.

Одним з основних проблемних питань погіршення стану річкового господарства України є скорочення інвестицій в основний капітал. У дослідженні [8] констатується, що з 2010 по 2013 рік інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 146,6 млн. грн. до 44,5 млн. грн. у фактичних цінах, що призвело до погіршення стану судноплавних шлюзів, згорання транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей річкових портів і судноремонтних заводів. На сьогодні їх ресурсний потенціал у середньому використовується на 25-30%. Наявний потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної його частки до критичного терміну експлуатації.

Як вказується в джерелі [8], на річковому транспорті технічно й морально застарілі судна із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років становлять 81,9% флоту. У структурі транспортного флоту частка застарілих суден припадає на: вантажопасажирські – 97,1%; паливні – 89,5%; суховантажні – 84,4%; службово-допоміжні і рейдові – 77,7%. На сьогодні річковий флот України здатний перевозити 10-12 млн. т вантажів з яких: насипних – понад 9 млн. т (будівельні, зерно, вугілля, залізна та інші руди), тарно-штучні – 1-2 млн. т (метал, ліс, добриво в мішках та інші вантажі в пакетах). Проте у порівнянні з іншими європейськими країнами, де вантажопотік по річках Одер, Вісла, Рейн та інших становить майже 450 млн. т, можна констатувати, що величезний потенціал Дніпра майже не використовується. Інфраструктура річкових портів не відповідає сучасним міжнародним стандартам і використовується на 5-10% від своєї пропускної спроможності. За останні кризові роки стан на ринку річкових перевезень

в Україні загострюється. За 2007-2014 рік загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися в 4,6 раза (табл. 2), пасажирських перевезень – у 3,6 раза, які у 2014 році становили лише 600 тис. пас.

Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне й моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, відсутність коштів для державного фінансування інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні.

Водночас у світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту.

Для розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України необхідно розробити і впровадити науково обґрунтовану стратегію розвитку річкового транспорту України як на довгострокову перспективу, так і на середньостроковий і короткостроковий періоди.

У першу чергу необхідно пришвидшити доопрацювання та прийняття Верховною Радою Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – проект Закону) як правової бази для відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами України.

Проект Закону вже розглядався в комітетах Верховної Ради України і був повернутий на доопрацювання в Мінінфраструктури.

У цілому проект Закону спрямований на розвиток внутрішніх водних шляхів, регулювання річкового судноплавства. Як зазначається в експертному висновку [9], розвиток перевезень річковим транспортом дозволить перенести частину вантажів з автомобільних доріг, які наразі перевантажені різними видами вантажів та знаходяться в незадовільному стані, та із залізничного транспорту, ступінь зносу основних фондів якого є також дуже високим (85-90%). Проект закону містить прогресивні норми, які сприятимуть розвитку річкового судноплавства [10; 11]:

□ створення адміністрації внутрішнього водного транспорту, яка буде забезпечувати функціонування річкових водних шляхів, утримання й використання об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної форми власності, річкової інформаційної служби, виконання інших покладених на неї відповідно до законодавства завдань;

□ створення Національної комісії, яка здійснюватиме державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та проводитиме щорічний моніторинг ринку надання послуг у річкових портах (терміналах);

□ передбачається, що утримання річкових водних шляхів буде здійснюватися адміністрацією внутрішніх водних шляхів за рахунок: державного бюджету України, річкового збору та інших незаборонених законодавством джерел;

□ плата із суден за проходження шлюзів не буде стягуватися;

□ утримання, ремонт та реконструкція судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) та водних підходів до них буде здійснюватися за рахунок власника гідроелектростанції Дніпровського каскаду;

□ дуже важливою є стаття 11 (п.2), за якою анулюються будь-які дозволи на проведення днопоглиблювальних робіт з підтримання гарантованих параметрів суднового ходу;

□ тарифи на послуги, що надаються річковими портами, будуть вільними та визначатимуться договором між суб'єктом господарювання;

□ дуже важливим є те, що причали державної форми власності можуть бути об'єктами оренди строком на 49 років або об'єктом приватизації відповідно до законодавства;

□ не буде стягуватися плата із суден за проходження згідно з графіком ферм мостів, що розводяться;

□ до позитивних моментів можна віднести п. 2 статті 41, в якому передбачено, що судна, які здійснюють перевезення внутрішнім водним транспортом, звільнюються від сплати канальних і корабельного збору на морських водних шляхах, а також від сплати корабельного збору за проходження транзитом акваторій морських портів у разі сплати ними протягом поточного рейсу річкового збору.

Проте всі ці позитивні напрями зменшення навантаження на тарифи за послуги, які надаються річковими суб'єктами господарювання, замінюються запровадженням додаткової плати за використання внутрішніх водних шляхів – річковим збором (ст. 38 проекту Закону). У статтях 9, 10, 22, 38 та інших передбачається, що фінансування адміністрації внутрішнього водного транспорту, виконання робіт з підтримання оголошених параметрів суднового ходу на річкових водних шляхах, інвестування в стратегічні об'єкти інфраструктури, приватне інвестування та компенсації інвестицій здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України, річкового збору та інших джерел, незаборонених законодавством. Крім того, 10% річкового збору передбачається спрямовувати в аварійний фонд річкових водних шляхів. У ст. 38 п. 1 констатується, що використання річкових водних шляхів відповідно до цього закону є платним. Плата встановлюється у вигляді річкового збору, а фінансування за рахунок державного бюджету взагалі відсутнє.

Як зазначається в джерелі [9], у США і ЄС передбачається безоплатне використання внутрішніх водних шляхів річковим транспортом, тому запровадження додаткових платежів є економічно необґрунтованим та суперечить світовому досвіду. Крім того, Законом слід врегулювати порядок цільового використання коштів акцизного податку з нафтопродуктів та рентної плати за спеціальне використання вод річковим транспортом для фінансування та утримання водних шляхів та їх інфраструктури.

Для врегулювання цього важливого питання необхідно чітко розмежувати джерела фінансування окремих статей витрат адміністрації внутрішніх водних шляхів, наприклад:

□ навігаційне-гідрографічне забезпечення судноплавства на річкових водних шляхах (проміри, днопоглиблення, траління, встановлення засобів навігаційного обладнання), функціонування й утримання річкової інформаційної служби, забезпечення зв'язку, надання гідрологічної та навігаційно-гідрографічної інформації, своєчасне реагування на зміни навігаційної обстановки, інвестиції в інфраструктуру фінансуються за рахунок Державного бюджету України;

□ витрати апарату адміністрації внутрішніх водних шляхів, організація та забезпечення охорони та безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, в тому числі гідротехнічних споруд, системи забезпечення безпеки судноплавства фінансуються за рахунок річкового збору;

□ витрати, пов'язані з проведенням замовних днопоглиблювальних і аварійно-рятувальних робіт, операцій із запобігання забруднення та ліквідації наслідків забруднення водних об'єктів та прибережної смуги, фінансуються замовниками послуг на договірних умовах.

У такому випадку ставку річкового збору можна визначити за формулою

$$d_{пзj} = (P_{атji} + d_{acj}^P) - (P_{зaj} + P_{пji} + d_{acj}^e) \leq 0.1P_{пji},$$

- де d_{acj} – ставки річкового збору з перевезення 1 т j -го вантажу на i -ій лінії, грн.;
- P_{arji} – тарифна ставка перевезення 1 т j -го вантажу альтернативним транспортом (залізничним або автомобільним), грн.;
- d_{acj}^P – акордна ставка перевалки 1 т j -го вантажу на борт морського судна в торговельному морському порту, грн.;
- P_{zaj} – тарифна ставка завезення 1 т j -го вантажу залізничним або автомобільним транспортом у річковий порт перевалки, грн.;
- P_{prj} – тарифна ставка перевезення 1 т j -го вантажу річковим транспортом від річкового порту до морського порту, грн.;
- d_{acj}^e – акордна ставка перевалки 1 т j -го вантажу в річковому порту відправлення, грн.

Якщо сума складових тарифів перевезення однієї т j -го вантажу альтернативним транспортом перевищує суму складових тарифів перевезення j -го вантажу річковим транспортом, то в такому випадку є можливість встановлювати річковий збір, але він не повинен перевищувати 10% від тарифу річкового перевезення 1 т вантажу. У випадку перевищення річкового тарифу над альтернативним видом транспорту річковий збір не нараховується.

Другим найважливішим напрямком для відродження судноплавства на Дніпрі та Дунаї є будівництво нового флоту. Раніше при централізованій системі управління морський і річковий флот будувався на замовлення «Совфрахту СРСР», який у подальшому розподілявся між морськими і річковими пароплавствами для кадрового й технічного забезпечення. У свою чергу «Совфрахт» виконував функції управління й забезпеченням вантажною базою суден закордонного плавання.

Після розпаду СРСР і відповідно «Совфрахту» до паропластів перейшли функції забезпечення суден вантажною базою та їх операторського управління, але з цими завданнями найбільші морські пароплавання не впоралися, крім Українського Дунайського пароплавання і Головірчфлоту, хоча й останні, починаючи з фінансово-економічної кризи 2008-2009 років, знаходяться в депресивному стані.

Останнім часом розпочато успішне використання внутрішніх водних шляхів великими виробничими компаніями для перевезення своєї продукції річковим флотом, збудованим за рахунок власних та залучених інвестицій. Так, одна з найбільших компаній в Україні з виробництва зерна «Нібулон» розробила і впроваджує програму відродження річкового судноплавства на річках Дніпро та Південний Буг. У рамках цієї програми, починаючи з 2009 року, було побудовано 7 річкових зернових терміналів, 24 баржі вантажопідйомністю 4,5 тис. т кожна, 6 буксирів, які можуть буксирувати або штовхати на Дніпрі по 2-4 таких барж. Ця компанія має в Миколаєві свій власний суднобудівний завод, на якому побудовані 2 буксири типу «ріка – море», які можуть виходити в прибережне плавання в 25-мильній полосі моря. У цілому після завершення програми компанія «Нібулон» буде мати: 35 теплоходів «ріка – море» плавання дедвейтом 7,0 тис. т кожний (будівництво почнеться у 2016 році), плавкран для перевалки вантажів із річкових на морські судна, 12 мілкосидячих буксирів, 24 несамохідних барж загальною вантажопідйомністю 96 тис. т [3; 4]. З'являються на цьому ринку й нові компанії: «УкрАгроКом», «Гермес-Трейдінг», які планують будівництво як нових зернових терміналів (Світловодський річковий термінал), так і власного вантажного флоту. [5]. У 2015 році цими компаніями по Дніпру перевезено зерна в обсязі 1367 тис. т.

Як зазначалося вище, у зв'язку з неконкурентоспроможністю перевезення української залізничної сировини за залізнично-водною схемою з перевалкою в гирлових портах Дунаю на меткомбінати Румунії, Болгарії, Сербії і Австрії потребує дослідження та техніко-економічного обґрунтування виключно водна схема перевезень. Для реалізації такої схеми необхідно мати флот для перевезення вантажів із портів Дніпра (Комсомольськ, Запоріжжя, Нікополь) до рейдового порту Чорного моря в районі Тендерівської коси та гирлових портів Дунаю (Кілія, Ізмаїл, Рені), а далі морським та річковим дунайським флотом до іноземних морських і дунайських портів. Привабливість таких схем підтверджується постійним зростанням тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом. Крім того, собівартість перевалки вантажів в умовах рейдового порту на 3-4 дол. США менша, ніж у морських торговельних портах. Якщо суден дунайського річкового флоту на сьогодні є достатня кількість (Українське Дунайське пароплавання – 450 од. [1], Австрійський судноплавний холдинг «Helogistics Holding GmeH» – 250 суден [16] та ПАТ «Укррічфлот» – 60 од.), то дніпровського флоту з правом виходу у прибережні морські води не вистачає. Проте такі схеми потребують будівництва нового Нікопольського річкового вантажного порту з під'їзними залізничними шляхами, які б з'єднували Криворізький залізничний комбінат, Північний ГЗК, Центральний ГЗК, Південний ГЗК, Суху Балку, Інгулецький ГЗК, Арселор Мітал та інші з цим портом. Максимальна відстань від Криворізьких гірничо-збагачувальних комбінатів до річкового порту становить майже 80 км, і комбінати своїми власними вагонами мали б можливість ввозити свою продукцію в порт із подальшим відправленням річковим транспортом на експорт через морський рейдовий і річкові дунайські порти. Обсяги експорту залізничної сировини криворізькими ГЗК становить близько 10 млн. т у рік. Крім того, Полтавський ГЗК через власний річковий порт «Комсомольськ» може експортувати водою в придунайські країни, Китай, Польщу та інші країни до 8 млн. т залізничних окатишів. Запорізький залізничний комбінат через Запорізький річковий порт може відправляти водою більше 1,0 млн. т своєї сировини. Потрібно відновити перевезення вугілля через Дніпропетровський річковий порт на Трипільську ТЕЦ та інші ТЕЦ Київського регіону.

У разі підвищення тарифів на залізничні перевезення під впливом реформування залізничної підгалузі, що триває, а також запровадження європейських вимог до технічних параметрів автомобілів, що експлуатуються в Україні, виробники продукції вимушені будуть шукати інші альтернативні варіанти перевезення, у т. ч. велика частина вантажопотоку буде переключатися на річковий транспорт, що сприятиме зменшенню обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу та зменшить руйнацію доріг. Враховуючи зазначене й ті ризики, які існують на сьогодні, будівництво нового річкового флоту, об'єктів інфраструктури можливе лише за участі держави, виробників продукції, інвесторів, судновласників, місцевих органів влади та міжнародних фінансових інституцій. Така інтеграція може бути впровадженою за умов інвестиційної привабливості проєктів, задоволення потреб учасників проєкту в послугах річкового транспорту з водночас зменшенням їх собівартості у порівнянні з іншими видами транспорту, підвищення якості надання ними послуг та інше.

Аналіз європейського досвіду доводить, що реалізацію таких проєктів в умовах недостатніх інвестицій можливо вирішувати за рахунок використання механізмів державно-приватного партнерства. [6] Такий підхід

дозволяє на взаємовигідних умовах залучати приватні інвестиційні ресурси для будівництва нового флоту та інфраструктури річкового транспорту. Держава в якості підтримки таких проектів може створювати спеціальні економічні зони у річкових портах (терміналах), надавати гарантійні зобов'язання на отримання суб'єктами проекту фінансових ресурсів, вносити зміни в оподаткування господарської діяльності учасників партнерства та інше. Для прикладу: механізми державно-приватного партнерства можна застосувати для розвитку річкових перевезень продукції Криворізьких гірничо-збагачувальних комбінатів та Полтавського ГЗК.

Для забезпечення конкурентоспроможного річкового транспорту необхідно здійснити заходи щодо оновлення флоту для лінії Дніпро-Дунай, суден «ріка – море» плавання для трампових перевезень з річкових і морських торговельних портів до іноземних портів Чорного, Середземного, Балтійського, Північного та інших морів.

Можна погодитися з авторами статті [13], що для лінії порти Дніпра – гирлові порти Дунаю найефективнішими є баржа-буксирні каравани (ББК), які складаються із буксира-штовхача, класу М-СПЗ,5 (Л40) і баржі класу МСП-3,5 (Л40) дедвейтом 4220 т у річці і 6020 т у морі. Для роботи такого каравану в морі застосовується зчіплюючий напівжорсткий (шаровий) механізм японської фірми ARTJCOUPLE. Цей механізм дозволяє забезпечувати високу швидкість при висоті хвиль у морі до 6 метрів. Для отримання максимального ефекту при експлуатації ББК використовується модель «вертушки». За штовхачем закріплюється три баржі: одна знаходиться в складі зі штовхачем на переході, друга – під завантаженням у портах Дніпра, третя – під вивантаженням (рейдовий порт чи порт Ізмаїл). За навігацією за такою схемою можна перевезти 425357 т залізорудної сировини. Згідно з проведеними розрахунками у статті [13] термін окупності становить 5 років при вартості буксира \$8,3 млн., а однієї баржі – \$4,0 млн.

Другий варіант перевезення вантажів на лінії Дніпро – Дунай є використання «ріка – море» теплоходів класу М-СПЗ,5 (Л40) дедвейтом 3200 т. Такі теплоходи можуть експлуатуватися протягом року: навігаційний період на перевезення вантажів на лінії Дніпро – Дунай в зимовий період на трампових перевезеннях вантажів із гирлових річкових і морських портів України до портів Чорного і Середземного морів. За розрахунками окупність такого теплоходу становить 10-12 років.

Для роботи на перевезеннях експортно-імпортних вантажів із річкових портів в іноземні порти Чорного, Середземного, Північного і Балтійського морів можуть бути задіяні теплоходи типу «Буг» і «Десна» дедвейтом відповідно 6,3 і 3,5 тис. т, які нині експлуатуються Укррічфлотом. Вказані теплоходи можуть здійснювати перевезення контейнерів як на фідерних лініях, так і на умовах траншшипменту із морських торговельних портів до річкових портів Дніпра. Для перевезення внутрішньобасейнових вантажів на Дніпрі і в каботажі можуть застосовуватися нині діючі суховантажні теплоходи проектів 559Д і 559М в складі з баржами Д-021 загальною вантажопідйомністю 3,5 тис. т, теплоходи типу «Славутич», а також річкові баржа-буксирні каравани, які експлуатуються компанією «Нібулон».

Наступним напрямом збільшення обсягів річкових перевезень є розробка та впровадження Закону «Про міжнародний реєстр суден України». Це питання розглядається понад 10 років, але і на сьогодні воно не вирішене. Цей закон повинен запровадити адаптовані до національних умов світові стандартні процедури реєстрації флоту, зокрема

спростити умови для реєстрації та подальшої експлуатації національних та іноземних суден, зареєстрованих у міжнародному реєстрі під українським прапором. Необхідно встановити прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, впровадити вигідні умови участі міжнародних банків у процесі поповнення національного флоту, зокрема шляхом закупівлі суден з певним попереднім терміном їх експлуатації та кредитування нових суден [8]. Потребує вирішенню питання щодо подальшого спрощення процедури відкриття внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапором іноземних держав, що дає можливість збільшення обсягів експортно-імпортних перевезень та мультимодальних перевезень вантажів у контейнерах.

Конкурентна перевага перевезень вантажів в контейнерах полягає в тому, що послуги, які охоплюють декілька етапів постачання «від дверей до дверей», надаються тільки одним перевізником (мультимодальна операторська компанія), зазвичай стають менш витратними та більш ефективними у порівнянні із ситуацією, коли той самий пакет послуг розподіляється між декількома перевізниками, кожен з яких намагається максимізувати свій прибуток на своїй окремій ділянці транспортного ланцюга [21].

Уже нині в Західній та Центральній Європі контейнерні перевезення становлять від 10 до 40% загального обсягу вантажних перевезень, ними охоплюється до 80% всіх придатних для транспортування в контейнерах вантажів, у тому числі більше половини на основі мультимодальності. В Україні обсяги перевезення в контейнерах становлять від 5 до 8% загального обсягу перевезень і тільки 10-15% за мультимодальними схемами від обсягу перевезень вантажів у контейнерах. Дослідження перевезень вантажів в контейнерах на річках Європи доводять, що на Рейні, Роні і Сені вони ефективні й постійно зростають. Що стосується Дунаю, то спроби декількох великих контейнерних ліній розпочати перевезення вантажів у контейнерах протягом останніх 20 років не були успішними. Заслугує уваги контейнерний сервіс компанії Danube Logistics, який пов'язує порт Констанца (Румунія) і порт Джурджулешти (Молдова). Темпи зростання перевезень на цій лінії були значними. Якщо у 2012 році було перевезено тільки 1620 TEU та відповідно у 2013 – 6481 TEU, то у 2014 – 11046 TEU.

Необхідно зазначити, що компанія-оператор Traba Logistics планує відкрити контейнерну лінію за маршрутом Відень – Констанца із суднозаходами в порти Братислава, Будапешт, Панчево (Сербія) і Турну – Северин / Джурджу в Румунії [22].

Великий потенціал для організації перевезення вантажів у контейнерах є і на Дніпрі. У 2015 році розпочато перевезення контейнерів із Одеського торговельного морського порту до річкових портів Запоріжжя, Дніпропетровська на умовах «траншшипменту», тобто контейнер, що було вивантажено в Одесі з іноземного судна без проведення митних операцій, в подальшому доставляється «ріка – море» судном у порти Дніпра. У 2016 році на цій лінії буде перевезено близько 35 тис. TEU з подальшим зростанням до 300 тис. TEU у 2020 році.

Для забезпечення таких обсягів необхідно поступово переключити на перевезення в контейнерах продукції Дніпропетровського та Дніпродзержинського металургійних комбінатів, зерна, продовольчих товарів, тарноштучних та інших вантажів через дніпропетровські та запорізькі річкові порти. Є можливості для продовження цієї лінії до Києва. Всі ці прогнози можуть бути реальними, якщо організація таких перевезень буде здійснюватися на мультимодальних умовах з морськими судноплавними

компаніями. Дослідження передумов для поширення мультимодальних контейнерних перевезень на Дніпрі є доцільним і нагальним.

Необхідно звернути увагу на необхідність участі України в реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху Е-40, який дозволить використовувати транзитний потенціал Дніпра, з'єднавши Чорне й Балтійське море та сприятиме відновленню вантажоперевезень з України до Білорусі.

Міжнародна водна магістраль Е-40 по річках Вісла, Західний Буг, Прип'ять, Дніпро та каналах між ними з'єднає порти Гданськ (Польща) і Херсон (Україна). Участь у цьому проекті принесе транспортному сектору України додаткові доходи, скорочення логістичних витрат, створить можливості для експорту української продукції на нові ринки та дозволить залучити інвестиції у флот та інфраструктуру [8]. Така лінія діяла до аварії на Чорнобильській АЕС і була закрита з екологічних причин. На цій лінії доставлялось понад 1 млн. т залізної руди, вугілля та іншої продукції із Запоріжжя і Дніпропетровська до річкового порту Брест.

У розвитку міжнародної водної магістралі Е-40 проявляє великий інтерес і республіка Білорусь, яка зацікавлена в перевезеннях близько 20 млн. т зовнішньоторговельних вантажів. Для організації таких перевезень Білоруське річкове пароплавство має більше 50 одиниць буксирного флоту та майже 100 одиниць несамохідного флоту класу «О» вантажопідйомністю 900 т.

Вказаний несамохідний флот з буксирами 570 і 730 проектів може бути задіяний на перевезеннях калійного добрива на лінії Мозирь – Київ, у подальшому по Дніпру за буксирами фірми «Нібулон» у каравані із 4 барж до Миколаєва. І в зворотному напрямку в баласті до порту Запоріжжя, де несамохідні судна завантажуються залізорудною сировиною і буксируються за тією ж схемою до Бреста. Щоб вказана схема була конкурентоспроможною, необхідно Україні надати право флоту Білорусі користуватися внутрішніми водними шляхами за ставками річкового збору, які застосовуються для українських судновласників. Для впровадження такої схеми перевезень вантажів необхідні великі капіталовкладення, яких на сьогодні ні в Україні, ні в Білорусі не вистачає. Але Білорусь навіть у таких умовах проводить реконструкцію Західно-Бузького каналу і будівництво суднохідного шлюзу «Залуз'є». Для знаходження джерел фінансування проекту Е-40 Україна і Білорусь повинні активізувати співробітництво з ЄС, який може допомогти забезпечити джерела фінансування в рамках європейських структурних та інвестиційних фондів. Крім того, можливе співфінансування в рамках ЄС. Для цього необхідно опрацювати та представити на розгляд Дунайської комісії та інших європейських інституцій план входження українських ділянок річок Дніпра і Дунаю, білоруських річок Прип'ять, Західний Буг та інших у систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T [8].

ВИСНОВКИ

У статті проаналізовано історичні надбання щодо розвитку річкового транспорту, починаючи з XVIII ст. і дотепер. У XVIII ст. інтенсивно відбувалося будівництво дерев'яних суден, які використовувалися на перевезення вантажів на верхній частині Дніпра і його притоках. У першій половині XIX ст. з'явилися перші пароплави, частина з яких була переведена через Запорізькі пороги для роботи в нижній частині Дніпра. У кінці XIX ст. виникають перші пароплавні компанії, які працювали в умовах відокремлених порогами двох ізольованих ділянок, що негативно відобража-

лось на розвитку річкових перевезень. Після націоналізації в 1918 році флоту й річкової інфраструктури з'являються державні пароплавства на Дніпрі, інтенсивний розвиток яких пов'язується з будівництвом Запорізької ГЕС і відкриттям наскрізного судноплавства на Дніпрі. У довоєнний період значно збільшуються перевезення вантажів за рахунок будівництва нового флоту і впровадження нових технологій в річкових портах з переробки вантажів.

Річковики Дніпра беруть активну участь у забезпеченні переправ і перевезенні воєнних вантажів в період Великої Вітчизняної війни (1941-1945) і відновленню річкового транспорту в післявоєнні роки.

Наступні етапи розвитку річкового транспорту пов'язуються з будівництвом каскаду дніпровських ГЕС, які створили умови судноплавства у водосховищах суден класу «О», що потребувало пришвидшення будівництва нового самохідного і несамохідного флоту. Протягом 1960-1980 років такий флот був збудований або придбаний за окремими угодами. У цей період розвиваються перевезення зовнішньо-торгівельних вантажів суднами «ріка – море», з'являються нові пасажирські теплоходи на підводних крилах та туристичні теплоходи проектів 301 і 302. Всі ці заходи надали можливість збільшити перевезення вантажів у 1990 році до 65 млн. т у рік. У подальшому обсяги перевезень почали різко скорочуватися, які становили у 2014 році всього 3145 тис. т.

Виникнення проблем протягом останніх років пов'язане з прийняттям виконавчими органами некомпетентних рішень щодо встановлення додаткових зборів із суден за проходження шлюзів, морських каналів, акваторій морських торгових портів, плат за підймання ферм мостів, а також мізерними інвестиціями в основний капітал, що привело річковий транспорт до неконкурентоспроможності у порівнянні з іншими видами транспорту. Усе це стало причиною переключення вантажопотоків з річкового на залізничний і автомобільний транспорт, що збільшило обсяги викидів в атмосферу шкідливих речовин, викликало руйнування автомобільних доріг та пошкодження вагонів при вивантаженні у морських портах.

Для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як екологічного виду перевезень, впровадження європейських норм і стандартів щодо його функціонування та розвитку необхідно виконати такі заходи:

□ пришвидшити доопрацювання та прийняття Верховною Радою Закону України «Про внутрішній водний транспорт» як правової бази для відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами України. У цілому проект Закону містить переважно прогресивні норми, які знімають багато перешкод. Проте всі ці позитивні чинники замінюються запровадженням додаткової плати за використання внутрішніх водних шляхів – річковим збором. У статті запропоновано механізми врегулювання цього питання шляхом розмежування джерел фінансування витрат з функціонування та утримання внутрішніх водних шляхів. Для розрахунку річкового збору за видами вантажів автором розроблена та надається математична залежність;

□ у статті доводиться, що нині будівництво нового річкового флоту та об'єктів інфраструктури може здійснюватися за рахунок вантажовласників або на умовах державно-приватного партнерства за участю держави, виробників продукції, інвесторів, судновласників, міських органів влади та міжнародних фінансових інституцій;

□ необхідно пришвидшити прийняття Закону України «Про міжнародний реєстр суден України», який стане

інструментом повернення українського флоту під український прапор та запровадить адаптовані до національних умов світові стандарти процедури реєстрації флоту, в тому числі й іноземних суден. Такий закон дозволяє впровадити вигідні умови участі міжнародних банків у закупівлі суден з певним попереднім терміном їх експлуатації та кредитування будівництва нових суден;

□ потребує вирішення питання щодо подальшого спрощення процедури відкриття внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапором іноземних держав, що дає можливість збільшення обсягів експортно-імпорتنних перевезень та мультимодальних перевезень у контейнерах;

Україна має брати більш активну участь у вирішенні питань щодо забезпечення гарантованих глибин на Дунаї. У цьому контексті Україна повинна в рамках Дунайської комісії ставити питання про проведення конференції країн – членів ДК на рівні прем'єр-міністрів для вирішення питання відновлення й підтримання фарватеру Дунаю згідно з майстер-планом, затвердженим Дунайською комісією у листопаді 2014 року.

необхідно активізувати участь України у реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху Е-40, який дозволить використовувати транзитний потенціал Дніпра, з'єднавши Чорне і Балтійське море, та сприятиме відродженню вантажоперевезень з України в Білорусь та в зворотному напрямку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Горошко К. О. Оцінка сучасного стану та перспективні шляхи розвитку внутрішнього водного транспорту України / К. О. Горошко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Сер. «Економіка і управління». Вип. 26. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 169 – 173.
2. Горбань А. В. Проблеми розвитку матеріально – технічної бази річкового транспорту в умовах гідротехнічного будівництва на Дніпрі (1950 – 1980 рр.) /А. В. Горбань [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://takyu.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialeno-tehnichnoyi-baziric/main.html>.
3. Волик А. М. И флот, и терминалы, и верфь /А. М. Волик// Порты Украины. – 2013. – №9. – С. 28-31.
4. Скичко Ю. И. За речной логистикой – будущее /Ю. И. Скичко// Порты Украины. – 2013. – № 10. – С. 44-46.
5. Михайлова В. М. Зерно заставит Днепр работу /В. М. Михайлова// Порты Украины. – 2013. – № 8. – С. 12-13.
6. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 10 липня 2010 р. №2404–VI. – ВР.
7. Спільна заява про керівні принципи розвитку внутрішнього судноплавства та екологічного захисту Дунайського басейну [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.xlibx.com/4biologiya/27916-1-1-original-angliyskiy-vstup-dana-spilna-zayava-kerivnictvom-dlya-vidpovidalnih-osib-zaymayutsya-pitanyami-v.php>.
8. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.
9. Українська зернова асоціація про проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://a7d.com.ua/novini/21035-azu-pro-proekt-zakonu-ukrayini-pro-vnutrshny-vodnyy-transport..html>.
10. Васюков Ю. Обмін думками щодо проекту закону « Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.yurist-online.com/news/kmu/131169/>.
11. Проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230.
12. Статистичний щорічник України за 2013 рік/за редакцією О.Г. Осауленко // К.: ТОВ «Август – трейд», 2014. – 559 с.
13. Егоров А. Г. Концепты сухогрузных судов река – море для Днепра и Дуная /А. Г. Егоров// Порты Украины. – 2012. – № 9. – С. 14-17.
14. Воронцов В. А. Что ждет дунайское пароходство? /В.А. Воронцов// Порты Украины. – 2012. – №2. – С. 34-36.
15. Лысенко А. Днепру необходим статус реки со свободным судоходством /А. Лысенко// Порты Украины. – 2015. – №2. – С. 12.
16. Вдовиченко В. А. Проблемы судоходства на Дунае / В. А. Вдовиченко// Порты Украины. – 2013. – №6. – С. 50-52.
17. Статистичний щорічник України за 2012 рік /за ред. О. Г. Осауленко // К.: ТОВ «Август – трейд», 2013 – 558 с.
18. Україна у цифрах 2014. Статистичний збірник. К.: видавництво «Консультант», 2015. – 238 с.

19. Славов М. А. Укррічфлот: шляхи пошуку, реформ та перетворень / М. А. Славов, П. І. Підлісний, В. М. Холчанський, В. А. Даніленко, С. В. Голиків, І. Д. Молдавський, В. М. Бондаренко, І. Р. Белов // Монографія. К.: Наукова думка, 1996. – 290 с.

20. Підлісний П. І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту /П. І. Підлісний// Монографія. – К.: Наукова думка, 2003. – 343 с.

21. Підтримка інтеграції України до Транс – Європейської транспортної мережі TEN-T. Мультимодальний транспорт /Програма Європейського Союзу для України: РКЗ. Зазначений звіт 7. 1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_muliti-modal_ukr.pdf.

22. Шевченко М. Контейнерные перевозки по Дунаю/М. Шевченко // Порты Украины. – 2015. – № 11. – С. 50-52.

23. Горлач Л. Н. На крилах Дніпра. Монографія /Л. Н. Горлач // К.: Видавничий центр «Академія», 2001. – 320 с.

REFERENCES

1. Horoshko K.O. Otsinka suchasnoho stanu ta perspektivni shlyakhy rozvytku vnutrishn'oho vodnoho transportu Ukrainy [Assessment of the current state and future ways of development of inland water transport of Ukraine]. Zbirnyk naukovykh prats' DETUT, ser. "Ekonomika i upravlinnya", no. 26, Kyiv, DETUT, 2013, pp. 169-173 [in Ukrainian].
2. Horban' A.V. Problemy rozvytku material'no – tekhnichnoyi bazy richkovo-ho transportu v umovakh hidrotekhnichnoho budivnytstva na Dnipro (1950 – 1980 rr.) [Problems of development of material - technical base of river transport in conditions of hydraulic construction on the Dnieper (1950 - 1980 years.)]. Available at: <http://takyu.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialeno-tehnichnoyi-baziric/main.html> [in Ukrainian].
3. Volik A.M. I flot, i terminaly, i verf' [The navy, the terminals, and the shipyards]. Porty Ukrainy, 2013, no. 9, pp. 28-31 [in Russian].
4. Skichko Ju.I. Za rechnoy logistikoy – budushhee [The river logistics is the future]. Porty Ukrainy, 2013, no. 10, pp. 44-46 [in Russian].
5. Mihajlova V.M. Zerno zastavit Dnepr robotat' [The grain will make the Dnieper work]. Porty Ukrainy, 2013, no. 8, pp. 12-13 [in Russian].
6. The Law of Ukraine "On Public Private Partnership" of 10 July 2010 no. 2404-VI. [in Ukrainian].
7. Joint Declaration on the Guiding Principles of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube basin. Available at: <http://uk.xlibx.com/4biologiya/27916-1-1-original-angliyskiy-vstup-dana-spilna-zayava-kerivnictvom-dlya-vidpovidalnih-osib-zaymayutsya-pitanyami-v.php> [in Ukrainian].
8. Development of river transport in the context of European integration plans of Ukraine. Available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763> [in Ukrainian].
9. Ukrainian Grain Association on the draft Law of Ukraine "On inland waterway transport". Available at: <http://a7d.com.ua/novini/21035-azu-pro-proekt-zakonu-ukrayini-pro-vnutrshny-vodnyy-transport.html> [in Ukrainian].
10. Vas'kov Y.: Exchange of views on the draft law "On inland waterway transport". Available at: <http://news.yurist-online.com/news/kmu/131169> [in Ukrainian].
11. The Draft Law of Ukraine "On inland waterway transport". Available at: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230 [in Ukrainian].
12. Osaulenko O.H. Statystychnyy shchorichnyk Ukrainy za 2013 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2013]. Kyiv, TOV "Avhust-treyd", 2014. 559 p. [in Ukrainian].
13. Egorov A.G. Koncepty suhogruznykh sudov reka – more dlja Dnepra i Dunaja [Concepts of dry cargo vessels river - sea for the Dnieper and the Danube]. Porty Ukrainy, 2012, no. 9, pp. 14-17 [in Russian].
14. Voroncov V.A. Chto zhdet dunajskoe parohodstvo? [What awaits the Danube shipping operation?]. Porty Ukrainy, 2012, no. 2, pp. 34-36 [in Russian].
15. Lysenko A. Dnepru neobhodim status reki so svobodnym sudohodstvom [The Dnieper River requires the status of free navigation]. Porty Ukrainy, 2015, no. 2, 12 p. [in Russian].
16. Vdovichenko V.A. Problemy sudohodstva na Dunae [Problems of navigation on the Danube]. Porty Ukrainy, 2013, no. 6, pp. 50-52 [in Russian].
17. Osaulenko O.H. Statystychnyy shchorichnyk Ukrainy za 2012 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2012]. Kyiv, TOV "Avhust-treyd", 2013, 558 p. [in Ukrainian].
18. Ukrainyia u tsyfrakh 2014. Statystychnyy zbirnyk [Ukraine in Figures 2014. Statistical Yearbook]. Kyiv, vydavnytstvo "Konsultant", 2015, 238 p. [in Ukrainian].
19. Slavov M.A., Pidlisnyy P.I., Kholchans'kyi V.M., Danilenko V.A., Holikova S.V., Moldavs'kyi I.D., Bondarenko V.M., Belov I.R. Ukrrechfлот: shchlyakhy poshuku, reform ta peretvoren' [Ukrrechfлот: ways of search of reforms and transformations]. Kyiv, vydavnytstvo "Naukova dumka", 1996, 290 p. [in Ukrainian].
20. Pidlisnyy P.I. Efektyvnist' upravlins'kykh rishen' podal'shoho reformuvannya pryvatyzovanykh pidpryyemstv vodnoho transportu [The effectiveness of management decisions of further reformation of privatized water transport enterprises]. Kyiv, vydavnytstvo "Naukova dumka", 2003, 343 p. [in Ukrainian].
21. Support for Ukraine's integration into Trans-European Transport Network TEN-T. Multimodal transport. European Union program for Ukraine: PKZ. Available at: http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_muliti-modal_ukr.pdf [in Ukrainian].
22. Shevchenko M. Kontejnernyye perevozki po Dunaju [Container shipping on the Danube]. Porty Ukrainy, 2015, no. 11, pp. 50-52 [in Russian].
23. Horlach L.N. Na krylakh Dnipro [On the wings of the Dnieper]. Kyiv, Vydavnychyy tsentr "Akademiya", 2001, 320 p. [in Ukrainian].