

УДК 656.62

JEL Classification L91

DOI 10.31375/2226-1915-2018-3-94-106

## ПРОБЛЕМЫ РЕЧНОГО СУДОХОДСТВА В УКРАИНЕ

**Л.А. Павловская**

к.э.н., доцент кафедры «Управление логистическими системами и проектами»

*licy74@gmail.com*

**Л.В. Петриченко**

магистр 2 курса специальности «Транспортные технологии»

*likalin.prim@gmail.com*

*Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина*

**Аннотация.** Рассмотрены ключевые проблемы развития ресурсного потенциала речного транспорта Украины: неудовлетворительное состояние речной инфраструктуры, неуклонное старение флота, отсутствие базового законодательства, серьезная конкуренция других видов транспорта. Особенно остро стоит вопрос обновления речного флота.

В работе подробно проанализирована структура флота Украины по возрасту судов в целом и по типам судов, дедвейту, доли украинских судовладельцев на рынке. Основную часть флота большинства компаний составляют уже немолодые суда, требующие постоянного ремонта вследствие значительного материального и морального износа. Кроме того, большая часть украинского флота представлена малотоннажными судами.

Для возрождения речного судоходства в Украине обозначены первоочередные задачи. В их числе обоснованная стратегия развития речной отрасли на долгосрочную перспективу, совершенствование базового законодательства, расширение сети мультимодальных перевозок судами типа «река-море».

**Ключевые слова:** речное судоходство, анализ, структура флота, ресурсный потенциал.

## ПРОБЛЕМИ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

**Л.А. Павловська**

к.е.н., доцент кафедри «Управління логістичними системами і проектами»

**Л.В. Петриченко**

магістр 2 курсу спеціальності «Транспортні технології»

*Одеський національний морський університет, Одеса, Україна*

**Анотація.** Розглянуто ключові проблеми розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України: незадовільний стан річкової інфраструктури, неухильне старіння флоту, відсутність базового законодавства, серйозна конкуренція інших видів транспорту. Особливо гостро стоїть питання оновлення річкового флоту.

© Павловская Л.А., Петриченко Л.В., 2018

У роботі детально проаналізовано структуру флоту України за віком суден в цілому та за типами суден, дедвейтом, часткою українських судно-власників на ринку. Основну частину флоту більшості компаній складають вже немолоді судна, що вимагають постійного ремонту внаслідок значного матеріального і морального зносу. Крім того, велика частина українського флоту представлена малотоннажними суднами.

Для відродження річкового судноплавства в Україні позначені першочергові завдання. До їх числа віднесено обґрунтована стратегія розвитку річкової галузі на довгострокову перспективу, вдосконалення базового законодавства, розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «річка-море».

**Ключові слова:** річкове судноплавство, аналіз, структура флоту, ресурсний потенціал.

UDC 656.62

JEL Classification L91

DOI 10.31375/2226-1915-2018-3-94-106

## PROBLEMS OF RIVER NAVIGATION IN UKRAINE

**L.A. Pavlovska**

Ph.D., associate Professor of the Department of «Management of Logistics Systems and Projects»  
*licy74@gmail.com*

**L.V. Petrychenko**

master 2 course specialty «Transport technologies»  
*likalin.prim@gmail.com*

*Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine*

**Abstract.** *In this article considers the contemporary state of river navigation in Ukraine. The resource potential of river transport in Ukraine is estimated. A range of problems has been identified that requires an immediate solution. The main goal of the research is to show the prospects and necessity of development of river navigation in Ukraine.*

*To date, problems of river navigation are mainly concerned with agro-enterprises. As a good river infrastructure will enable agricultural producers to get a more competitive price for their products by reducing logistics costs. Representatives of commercial structures are very actively discussing the problems of river navigation in various forums and in numerous online publications. In recent years, scientific publications devoted to this problem have rarely appeared.*

*According to the «Register of ships of Ukraine, 2018», the deadweight of its merchant fleet is about 500 thousand tons, of which it is mainly low-tonnage vessels with a carrying capacity of up to 1500 tons. A total of 1501 ships with a gross tonnage of 100 reg. t and more. The statistical analysis of the state of the fleet of Ukraine is carried out in accordance with various factors: the age of the ship, deadweight, the part of Ukrainian shipowners in the market, etc.*

*We can say that the young Ukrainian fleet is only 24 % of the total number of vessels. However, this fleet will not ensure the future development of Ukrainian shipping, because the first it is low-tonnage, and the second it is used exclusively in the interests of certain financial-industrial groups to transport their own cargoes.*

*Negative factors that contribute to the further degradation of Ukraine's river transport are as follows: the lack of an international register of Ukrainian vessels, the competent tariff policy of river navigation, the basic legislation for the development of river transport; in general, the outdated ideology of state regulation of transportations by inland waterways, the decline of port infrastructure, serious competition from railway and road transport.*

*In order to maximize the benefits of river transport and accordingly to increase the volume of freight and passenger traffic, it is necessary to have a clear plan of action, to identify specific strategic objectives at the state level.*

**Keywords:** *river navigation, analysis, fleet structure, resource potential.*

**Постановка проблеми.** Перевозки речним транспортом являються достойною альтернативою другим видам транспорту. Речною транспортом в п'ять раз ефективніше залізничного транспорту і в десять раз – автомобільного, забезпечуючи більш низьку собівартість перевезень [1]. Крім того, речний транспорт може бути доповненням інших видів транспорту в ланці поставок – з метою зменшення витрат на доставку вантажів. [2]

Внутрішні водні шляхи (ВВП) України є одними з найбільших в Європі. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4400 км, а найбільша внутрішня водна артерія – р. Дніпро (близько 1200 км). На Дніпрі розташовані більш 50 терміналів, 6 судноплавних шлюзів і 9 річкових портів [2]. Однак, на сьогоднішній день придатними для експлуатації є менше половини від зазначеної загальної довжини українських річок.

І, незважаючи на наявний потенціал для розвитку транспортного зв'язу, річковим транспортом

в Україні перевозиться всього лише 0,5 % вантажів [3; 4]. Серед країн ЄС цей показник досягає до 16,3 % – в Болгарії, 12,3 % – в Німеччині. В цілому в країнах ЄС цей показник становить 6,7 %.

Таким чином, в Україні можна збільшити вантажоперевезення по річках більш ніж в 12 раз, ресурсний потенціал річок дозволяє це зробити. Однак, на даний момент річковий транспорт в Україні грає лише допоміжну роль і існує тільки за рахунок зацікавлених в ньому компаній.

Сучасний стан водного транспорту України не відповідає потребам держави в повноцінному використанні всіх складових його економічного потенціалу. Данна ситуація і наявні проблеми вимагають кардинальних змін: як на державному рівні, так і на рівні підприємств галузі.

**Обзор последних исследований и публикаций.** На сьогоднішній день проблемами річкового судноплавства обеспокоєні в основному аг-

ропредприятия, например, «Нибуллон», «УкрАгроКом» и «Гермес-Трейдинг». Так как хорошая речная инфраструктура даст возможность сельхозпроизводителям получить более конкурентоспособную цену на свою продукцию за счет сокращения логистических затрат. Крупные агротрейдеры собственными силами строят новые терминалы, занимаются дноуглубительными работами, установкой навигационного оборудования на реках и др. Представители коммерческих структур очень активно обсуждают проблемы речного судоходства на различных форумах и в многочисленных интернет-изданиях [5; 6]. Чего не скажешь об активности научного сообщества на эту тему. За последние годы лишь изредка появляются научные публикации, посвященные этой проблеме [1; 2; 7].

Последний справочник о торговом флоте Украины был опубликован десять лет назад [8]. Для сравнения, еще в 2004 году Украина входила в число 35 крупнейших флотов мира с общим дедвейтом судов под национальным флагом свыше 1,7 млн. т. А уже в «Review of Maritime Transport, 2017» дедвейт флота под украинским флагом сократился до 383,6 тыс. т (учитывались суда валовой вместимостью 1000 и более рег. т.) [9; 10].

На сегодняшний день по данным «Регистровой книги судов Украины, 2018», дедвейт её торгового флота составляет около 500 тыс. т, из которых это в основном малотоннажные суда грузоподъемностью до 1500 т (рассмотрены суда валовой вместимостью 100 рег. т и более) [11].

**Задачи исследования.** В работе рассмотрено современное состояние речного судоходства в Украине. Дана оценка ресурсного потенциала речного транспорта Украины. Выявлен круг проблем, требующий немедленного решения. Основная цель исследования – показать перспективность и необходимость развития речного судоходства в Украине.

**Основной материал исследования.** Ресурсный потенциал речного транспорта Украины можно разделить на: ВВП – судоходные реки, водохранилища, гидротехнические сооружения, оборудование, другие технические объекты; речной флот – грузовые и пассажирские суда различного типа, технический и специализированный флот; системы навигации и контроля за безопасностью судоходства; объекты обслуживающей инфраструктуры – речные порты и судоремонтные заводы; прочую речную инфраструктуру – органы государственного управления, научные учреждения и учебные заведения.

На территории Украины имеется достаточный судоходный потенциал рек. Однако, только 77 % половины судоходных путей имеют гарантированные глубины. Для восстановления коммерческого судоходства необходимо проведение дноуглубительных работ (на ДнепроДержинском перекате, от Николаева до Вознесенска на р. Днепр и р. Южный Буг), а также восстановление необходимого навигационного оборудования [7].

Другой важной проблемой является неудовлетворительное техническое состояние речных шлюзов. Некоторым из них скоро исполнится

70 лет, этот возраст критический для таких сооружений. Вследствие длительного недофинансирования содержания судоходных шлюзов, которое за последние годы не превышало 50 % от необходимой потребности, возникла реальная угроза возникновения техногенной катастрофы [7].

Фактический срок эксплуатации водохранилищ колеблется от 27 лет до 67 лет. По показателю уровня эксплуатации полезной площади водохранилищ наиболее эффективно эксплуатируются Кременчугское (65,9 %) и Днестровское (66,7 %) водохранилища. Остальные водохранилища эксплуатируются на треть (Каховское – 37,4 %; Киевское – 32,2 %; Днепровское – 30 %) и меньше (Днепродзержинское – 12,5 %, Каневское – 11,5 %).

Большинство речных портов, как и шлюзы, построены еще в советское время и также нуждаются в модернизации, а структура речных вокзалов вообще не отвечает международным стандартам, и их пропускная способность используется максимум на 10 %. Также требуется немедленная реконструкция гидротехнических сооружений на реке Днепр.

Техническое состояние речного флота постоянно ухудшается. Количество технически и морально устаревших судов составляет 81,9 %. Наибольшая доля старых судов приходится на грузопассажирские суда – 97,1 %. Рассмотрим эту проблему подробнее.

В работе проведен анализ состояния флота Украины по данным «Регистровой книги судов Украины, 2018», в которой представлены сведения по 1501 судну [11]. База судов

регистрационной книги включает в себя морские самоходные и несамоходные суда, самоходные и несамоходные суда смешанного и внутреннего плавания: грузовые, пассажирские, обслуживающие и вспомогательные, находящиеся под украинским флагом. Статистический анализ проведен в зависимости от разных факторов: возраст судна, дедвейт, доли украинских судовладельцев на рынке и т.д. Следует сказать, что в анализ не были включены суда обслуживающего и вспомогательного назначения, малоформатные прогулочные пассажирские суда физических лиц, а также суда, которые не имеют необходимых данных для проведения исследования. Вначале мы оценили возрастную структуру украинского торгового флота в целом. Некоторые классификационные общества не дают документацию на суда старше 20 лет, при условии, что нормативный срок эксплуатации судна 25-35 лет, а максимально возможный – 40 лет. Учитывая все правила МАКО (Международной ассоциации классификационных обществ) относительно возраста судов, в следующем году Украина должна лишиться 10 % своего торгового флота. Еще 8 % судов – должны были быть списаны уже давно. Статистические данные свидетельствуют, что 7 % торговых судов старше 50 лет, а некоторые даже 60 лет (рис. 1). Суда возрастом 40-50 лет составляют 9 % от общего количества судов. Самый большой сегмент занимают суда возрастом 30-39 лет, которые составляют 39 % от общего количества судов. Суда возрастом 20-29 лет составляют 21 %, суда возрастом до 20 лет – 24 %.

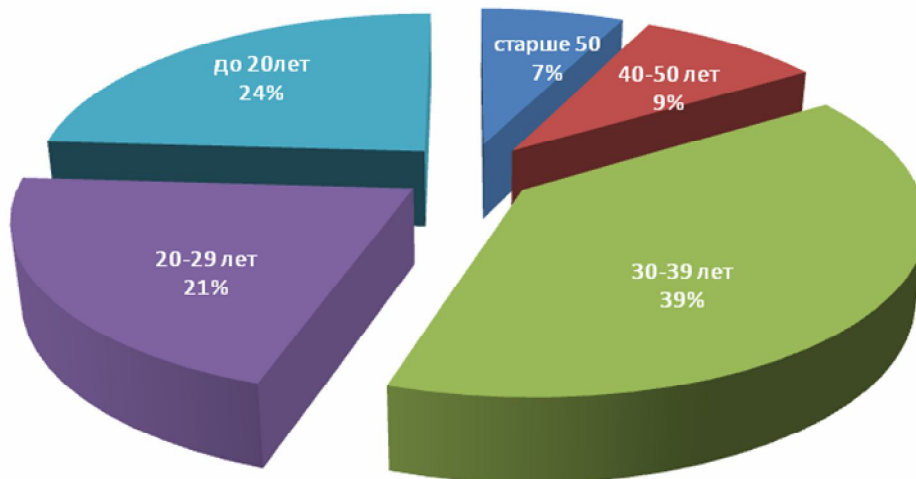


Рис. 1. Возрастная структура флота Украины по числу судов по состоянию на 26.04.2018 г., %

Далее мы проанализировали структуру флота по дедвейту (рис. 2). Очевидно, что наибольший сегмент в

29 % составляют суда дедвейтом 1000-1500 т, в основном это баржи.

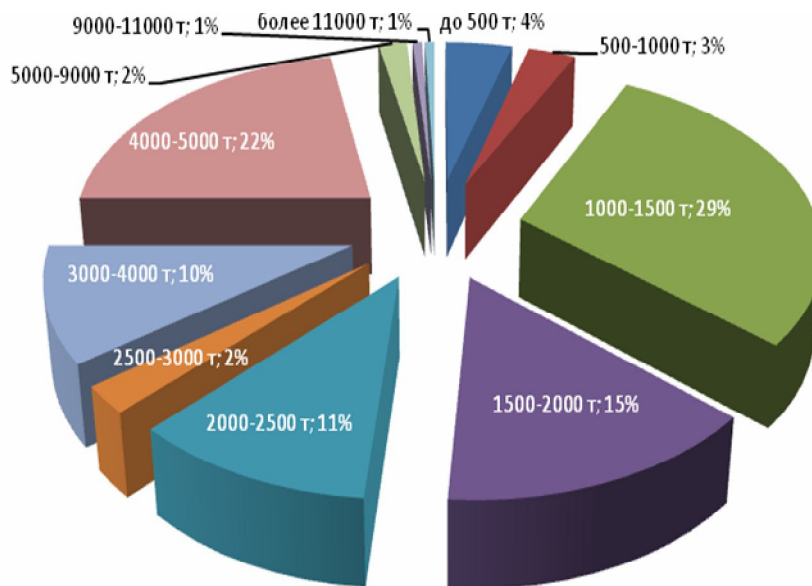


Рис. 2. Структура флота Украины по дедвейту судов по состоянию на 26.04.2018 г., %

Следующим по величине сегментом в 22 % являются суда дедвейтом 4000-5000 т; 15 % – суда дедвейтом 1500-2000 т; 11 % – суда дедвейтом 2000-2500 т; 10 % – суда дедвейтом 3000-4000 т; небольшой сегмент в 4 % составляют суда дедвейтом до 500 т; 2 % – суда 2500-3000 т. Завершают список суда, имеющиеся в

единичном или очень малом количестве дедвейтом более 5000, 9000 и 11000 т составляющие сегменты в 1-2 %. Очевидно, что флот не только старый, но и малотоннажный.

Далее проанализирована структура флота по числу судов по типам (рис. 3).

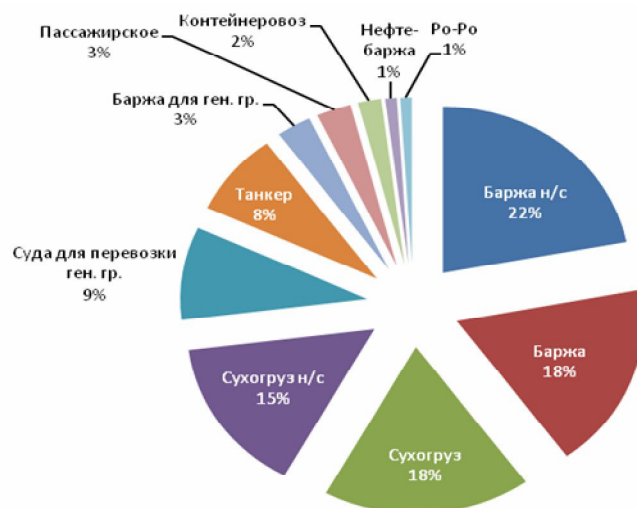


Рис. 3. Структура флота Украины по числу судов по состоянию на 26.04.2018 г., %

Доминирующим является сегмент несамоходных барж (dwt 1000-4500 т) который составил 22 % от общего количества судов. Самоходные баржи (dwt 1000-9000 т) и сухогрузные баржи (dwt от 1000-5000 т) – по 18 %. Сегмент в 15 % заняли несамоходные сухогрузы (dwt 1000-3000 т). Баржи (dwt 3000-5000 т) составляют сегмент в 9 %, танкеры портофлота (dwt 500-3000 т) – 8 %. Небольшой сегмент представляют суда, которые встречаются в немногочисленном или единственном количестве. Сюда можно отнести контейнеро-

возы – 2 %, нефтебаржи – 1 %. Пассажирский флот составляет 3 %. Баржи для генеральных грузов 3 % и суда типа Ро-Ро – 1 %.

На следующем этапе мы проанализировали возрастную структуру флота по типам. Очевидно, что по баржам в целом (самоходным и несамоходным) 47 % – суда возрастом до 10 лет, 37 % – суда возрастом 30-40 лет, 10 % – суда возрастом 21-29 лет и 6 % – суда 11-20 лет. Основная заслуга в высоких показателях относительно молодых судов принадлежит компании «Нибулон». Однако

в этом сегменте в основном преобладают баржи небольшой грузоподъемности 1085 т.

В сегменте сухогрузного флота ситуация противоположная: только 2 % судов не старше 20 лет, наибольшее количество судов возрастом 30-39 лет – 44 %, суда с возрастом 20-29 лет и 40-60 лет составляют по 27 %.

Суда для перевозки генеральных грузов делятся на три возрастные группы: 60 % – суда возрастом 20-29 лет, 20 % и 20 % – суда 30-40 лет и выше 40 лет соответственно.

Суда танкерного флота также делятся на три возрастные группы: 38 % и 38 % – суда возрастом 31-40 лет и 40-60 лет, и 24 % – суда 20-30 лет.

Пассажирский флот и контейнеровозные суда выступают лишь в одной возрастной группе в своем сегмента: 100 % контейнеровозов – это суда возрастом 20-30 лет, 100 % пассажирских судов – это суда возрастом 30-50 лет.

Подводя итог характеристикам флота Украины можно сказать, что молодой украинский флот составляет лишь 24 % от общего количества судов. Однако, следует принять во внимание то, что весь этот малотоннажный флот принадлежит частным компаниям и эксплуатируется исключительно на речных маршрутах от пункта производства продукции до места ее перевалки в морских терминалах на более крупные морские суда для экспорта за границу. Одним словом, этот флот не обеспечит будущее развитие украинского судоходства, так как, во-первых, он – малотоннажный, и, во-вторых, используется исключительно в интересах определенных финансово-промышленных групп для перевозки их собственных грузов.

По данным «Регистровой книги судов Украины», наиболее крупными судовладельцами являются компании АСК «Укрречфлот», ООО «Нибулон» и ЧАО «Украинско-Дунайское пароходство» (рис. 4).

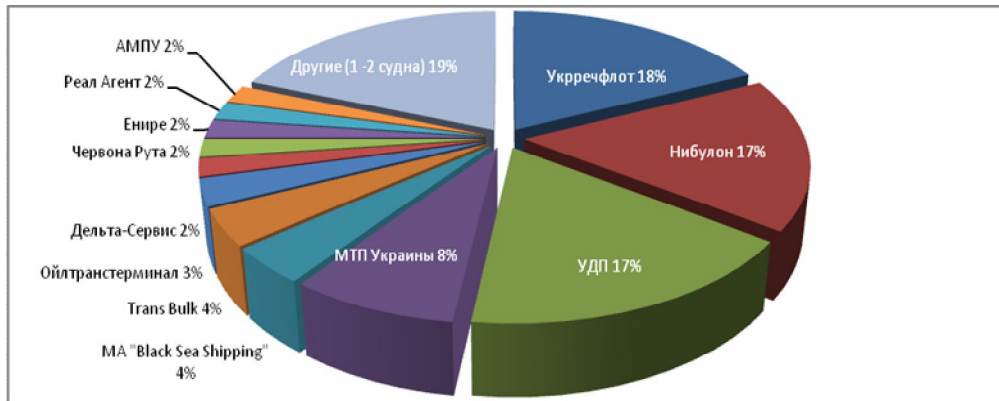


Рис. 4. Структура флота украинских судовладельцев по состоянию на 26.04.2018 г., % по числу судов



Эти судовладельцы владеют более 50 % всего торгового флота под национальным флагом Украины.

Еще 8-10 % торгового флота находится в ведении морских торговых портов (Мариупольского, Одесского, Николаевского и т.д.). Большое количество мелких судовладельцев, владеющих от 3 до 6 судов. Их доля на рынке составляет приблизительно по 2-4 %.

В отдельный сегмент мы выделили судовладельцев, владеющих 1-2 судами. В общей сложности они составляют около 19 % от общего флота. К этому сегменту относятся физические лица, банки и др.

Так же мы проанализировали средний возраст судов наиболее крупных украинских судовладельцев. Как видно на рис. 5, самым молодым флотом со средним возрастом от 10-15 лет обладают компании «Trans Bulk», «Нибулон» и МА «Black Sea Shipping». При этом компания «Нибулон» владеет 12 судами, средний возраст которых 12,5 лет. В свою очередь ЧАО «Укрречфлот» владеет 29 судами, средний возраст которых превышает 30 лет. Есть ряд мелких судовладельцев, в ведении которых суда возрастом больше 35 лет, а иногда и 50 лет.

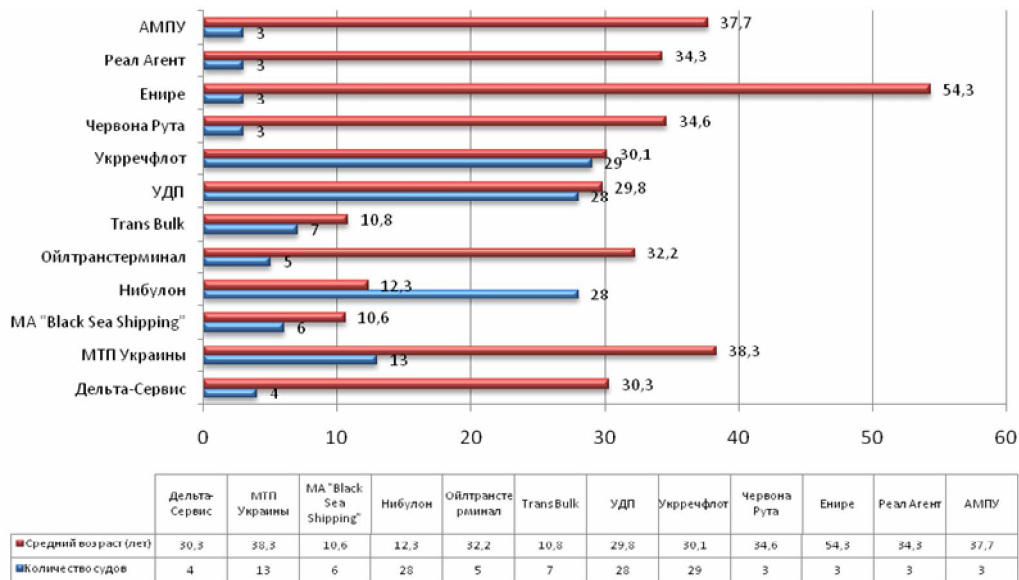


Рис. 5. Средний возраст судов ведущих судовладельцев Украины по состоянию на 26.04.2018 г.

Таким образом, мы еще раз убедились, что основную часть флота большинства компаний составляют уже немолодые суда, требующие постоянного ремонта вследствие значи-

тельного материального и морального износа.

Обобщим негативные факторы, которые способствуют дальнейшей деградации речного транспорта Украины:

1. Уменьшение капитальных инвестиций, что выводит из строя работу большинства предприятий на рынке речных перевозок, а также делает невозможным содержать в надлежащем эксплуатационном состоянии основные судоходные пути и гидротехнические сооружения.

2. Недостаточное использование существующей пропускной способности ВВП из-за неэффективного механизма управления водотранспортной отраслью.

3. Отсутствие международного реестра судов Украины, что замедляет формирование условий для поощрения судовладельцев к регистрации судов под украинским флагом.

4. Отсутствие грамотной тарифной политики речного судоходства. На судовладельца ложится столько неоправданных налогов и сборов, что перевозка речным транспортом действительно становится невыгодной. Например, сбор за развод мостов, хотя мост – это искусственное препятствие, обеспечивающее нужды железной дороги. В СССР оплата за развод моста ложилась на балансодержателя, а при независимости Украины их решили переложить на того, кто заказывает развод моста. То же самое и со шлюзами, в Европе их прохождение бесплатное. Шлюзы обеспечивают работу энергодобывающей сферы, а платить за преодоление искусственного препятствия почему-то нужно судовладельцу.

5. Отсутствие базового законодательства по развитию речного транспорта и устаревшая идеология государственного регулирования транспортных перевозок по ВВП.

6. Портовая инфраструктура находится в упадке, в частности, она не имеет достаточного уровня автоматизации, которые являются существенными препятствиями на пути к привлечению инвесторов с экспортно-импортными грузами.

7. Неурегулированность отношений между собственниками частных речных портов и органами государственной власти по установлению единой тарифной политики за пользование гидротехническими сооружениями общего пользования, содержание акватории портов, лоцманскую проводку судов.

8. Серьезная конкуренция со стороны железнодорожного и автомобильного транспорта, возникшая вследствие переключения перевозок мелких партий грузов на автомобильный транспорт, а крупных партий грузов – на железнодорожный транспорт в связи с установлением на железнодорожные грузовые перевозки заниженных тарифов [2; 6; 7].

Для того, чтобы максимально эффективно раскрыть преимущества речного транспорта, и, соответственно, увеличить объемы грузовых и пассажирских перевозок, необходимо иметь четкий план действий, определить на государственном уровне конкретные стратегические цели [2].

**Выводы.** Для возрождения речного судоходства как наиболее экономичного и экологичного вида перевозок, на наш взгляд, первоочередными являются следующие задачи:

1. Разработка долгосрочного плана (до 2025 г.) развития речного транспорта Украины, который будет включать в себя комплексный подход

к повышению эффективности функционирования отрасли, способствовать обновлению и модернизации флота, развитию инфраструктуры, обеспечению безопасности судоходства.

2. Создание законодательства, которое будет регулировать деятельность отрасли, в частности, скорейшее принятие Закона «О водном транспорте Украины». Принятие комплекса решений по тарифному и нетарифному регулированию отрасли, в том числе отмены платы за шлюзование и сбора за развод мостов. Разработка проекта Закона Украины «О Международном реестре судов Ук-

раины», который станет инструментом возвращения украинского флота под украинский флаг.

3. Разработка плана вхождения ВВП Украины в систему трансевропейской транспортной сети TEN-T и расширение сети мультимодальных перевозок судами типа «река-море». Для этого необходимо проведение дноуглубительных работ по рекам и их оснащение современным **навигационным оборудованием**.

Несмотря на сложность поставленных задач, механизмы их решения вполне обозримы, была бы только политическая воля и заинтересованность бизнеса.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гуржій Н.М. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку / Н.М. Гуржій, А.В. Городова, Т.Є. Одинець // *Економіка і суспільство*. – 2016. – № 3. – С. 61-65.
2. Карамушко А.С. Проблеми та потенційні шляхи розвитку водного транспорту України / А.С. Карамушко, С.М. Богданов // *Менеджмент та підприємництво: тренди розвитку*. – 2017. – № 2(02). – С. 87-92.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Транспорт и связь Украины в 2016 году / Статистический сборник Государственной службы статистики. – К., 2017. – С.44-45, 111.
5. Скичко Ю. Вернуть судоходство на реки Украины / Ю. Скичко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://cfts.org.ua/blogs/vernut\\_sudokhodstvo\\_na\\_reki\\_ukrainy\\_195](http://cfts.org.ua/blogs/vernut_sudokhodstvo_na_reki_ukrainy_195)
6. Речной транспорт Украины: выйдем на воду или сядем на мель. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economica.com.ua/transport/article/69201807.html>
7. Гаценко Л.В. Рынок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стан та перспективи розвитку: Зб. наук. праць / Л.В. Гаценко // *Водний транспорт*. – 2016. – Вип. № 2(25). – С. 152-161.
8. *Всё о торговом флоте Украины. 2008: Справочник*. – Одесса: Порты Украины, ИАЦ «BlackSeaTrans», 2008. – 188 с.
9. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD secretariat*. – New York and Geneva, 2017. – 113 p.

10. Ильницкий К. Торговый флот Черноморья: десять лет спустя / К. Ильницкий // Порты Украины. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ports.com.ua/articles/torgovyy-flot-chernomorya-desyat-let-spustya>
11. Регістрова книга суден 2018. – Київ: Регістр судноплавства України, 2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf>

## REFERENCES

1. Gurghiy, N.M., Gorodova A.V. & Odyneci T.E. (2016). Richkoviy transport Ukrainy: problemy ta perspektivy rozvytku [River transport of Ukraine: problems and prospects of development]. *Ekonomika i suspilstvo – Economy and society*, №3, 61-65 [in Ukraine].
2. Karamyshko A.S. & Bogdanov S.M. (2017). Problemy ta potentsiyni shlyaxy rozvytku vodnogo transportu Ukrainy [Problems and Potential Ways of Water Transport Development in Ukraine]. *Menedgment ta pidptyemnyctvo: trendy rozvytku – Management and entrepreneurship: trends of development*, №2(02), 87-92 [in Ukraine].
3. Derghavna slughba stastystyky Ukrainy [The State Statistics Service of Ukraine]. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukraine].
4. Transport i svyazi Ukrainy v 2016 gody / Statisticheskyy sbornik Gosudarstvennoi slughby statistiki. (2017). - Kiev, 44-45, 111 [in Russian]
5. Skichko Yu. (2016). Vernyti sudokhodstvo na reki Ukrainy [Return shipping to the rivers of Ukraine]. Retrieved from [http://cfts.org.ua/blogs/vernut\\_sudokhodstvo\\_na\\_reki\\_ukrainy\\_195](http://cfts.org.ua/blogs/vernut_sudokhodstvo_na_reki_ukrainy_195) [in Russian].
6. Rechnoi transport Ukrainy: vyidem na vodu ili syadem na meli [The river transport of Ukraine: we will go out on water or we shall go aground]. Retrieved from <http://economica.com.ua/transport/article/69201807.html> [in Russian].
7. Gacenko, L.V. (2016). Rynok perevezeni vodnym transportom Ukrainy: istorychniy aspekt formuvannya, suchasniy stan ta perspektivy rozvytku [The market of transport by water transport of Ukraine: the historical aspect of formation, the current state and prospects of development]. *Vodniy trabsport – Water transport*, №2(25), 152-161 [in Ukraine].
8. Vse o torgovom flote Ukrainy. 2008 [All about the merchant fleet of Ukraine. 2008] (2008). Odessa: «Porty Ukrainy», IAC «BlackSeaTrans», 188 [in Russian].
9. Review of Maritime Transport. 2017. Report by the UNCTAD secretariat. - New York and Geneva, 113 [in English].
10. Ilnickiy, K. (2018). Torgovyy flot Chernomorya: desyati let spustya [The merchant fleet of the Black Sea: ten years later]. *Porty Ukrainy – Ports of Ukraine*. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/torgovyy-flot-chernomorya-desyat-let-spustya> [in Russian].

11. *Registrova knyga suden 2018 [Register of ships 2018]. (2018). – Kyiv: Registr sudnoplavstva Ukrainy. Retrieved from <http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf> [in Ukraine].*

*Стаття надійшла до редакції 05.09.2018*

**Посилання на статтю:** Павловская Л.А. Проблемы речного судоходства в Украине / Л.А. Павловская, Л.В. Петриченко // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 3. – С. 94-106. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-3-94-106.

**Reference a JournalArtic:** Pavlovska L.A. & Petrychenko L.V. (2018). Problems of river navigation in Ukraine. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 94-106. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-3-94-106.