

РОЗВИТОК РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ СВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ

DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF WORLD TRENDS OF ENERGY EFFICIENCY

У багатьох країнах світу річковий транспорт займає важливе місце в транспортній системі, оскільки є найбільш дешевим і зручним видом транспорту, особливо для перевезень масових вантажів. Він є в п'ять разів економічніше, ніж залізничний транспорт, і в десятки разів дешевше, ніж автомобільний. Крім того, річковий транспорт визнано найекологічнішим та енергоефективним, адже на 1 літрі палива на 1 км річковим транспортом можна перевезти 127 т вантажу, в той час як така ж кількість палива необхідна для перевезення 97 т вантажу залізницею, або 50 т по автомобільним транспортом. Оскільки Україна є важливим транспортним вузлом, що дозволяє пов'язувати Європу, Азію і Близький Схід, розвиток транспортної галузі і, зокрема, річкового транспорту може збільшити обсяги перевезень територією України. У статті наведено аналіз транспортної системи України та визначено місце річкового транспорту у цій системі. Також досліджено стан галузі річкового транспорту в Україні, проведено аналіз вантажних перевезень у розрізі видів транспорту за останні 10 років. Наведено порівняння частки річкових перевезень у країнах світу. Представлено переваги використання річкового транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту та обґрунтовано доцільність збільшення обсягів перевезень річковим транспортом в Україні. Досліджено потенціал розвитку річкової галузі в Україні. В ході дослідження було виявлено потребу у днопоглибленні Дніпра для використання його у повному обсязі для вантажних перевезень від міста Дніпро до Києва і далі у Білорусь за допомогою річкових суден. Ще однією проблемою було визначено значний рівень зношеності всіх видів річкових суден, через що спостерігається тенденція до скорочення кількості українського річкового флоту. У статті зазначено перспективи відродження сполучення Е-40 участку "Вісла-Дніпро", який зеднає Балтійське та Чорне моря, а також відкриває нові можливості як для України, так і для інших країн. Також наведено інші заходи для підвищення конкурентоспроможності річкової галузі.

Ключові слова: річковий транспорт; водний транспорт; енергоефективність; розвиток; стратегія річкового транспорту.

In many countries, river transport plays an important role in the transport system, since it is the cheapest and most convenient way of transport, especially for the transport of bulk goods. It is five times more economical than rail transport, and ten times cheaper than automotive. In

addition, river transport is considered to be the most environmentally friendly and energy-efficient, since 1 ton of fuel per 1 km of river transport can carry 127 tons of cargo, while the same amount of fuel is needed for the carriage of 97 tons of cargo by rail, or 50 tons by road. Since Ukraine is an important transport hub that allows to connect Europe, Asia and the Middle East, the development of the transport sector and, in particular, river transport, can increase the volume of transport across Ukraine. The article analyzes the transport system of Ukraine and defines the place of river transport in this system. The state of the river transport industry in Ukraine is also researched, the analysis of freight traffic in terms of modes of transport over the past 10 years has been conducted. The comparison of the share of river transport in the countries of the world is given. The advantages of using river transport in comparison with other types of transport are presented, and the expediency of increasing the volume of transportation by river transport in Ukraine is substantiated. The potential of the river industry development in Ukraine is explored. During the study, the need was identified for the Dnipro dredging to use it in full for freight traffic from the city of Dnipro to Kiev and further to Belarus with the help of river vessels. Another problem was the significant deterioration of all types of river vessels due to the observed tendency to reduce the number of Ukrainian river fleet. The article outlines the prospects for the revival of the E-40 link Wisla-Dnipro, linking the Baltic Sea and the Black Sea, as well as opening new opportunities for both Ukraine and other countries. Other measures are also provided for improving the competitiveness of the river industry.

Keywords: river transport; water transport; energy efficiency; development of river transport; advantages of river transport.

Вступ. Україна - важливий транспортний вузол, що дозволяє пов'язувати Європу, Азію і Близький Схід. Більше 5000 км - така протяжність транспортних коридорів, які проходять територією нашої країни. До того ж, Україна володіє одними з найбільших залізничних і автомобільних мереж. Вони охоплюють всю територію країни і роблять можливим доставку вантажів у будь-яку точку призначення. Актуальним залишається питання розвитку річкового транспорту: він може стати гідною альтернативою залізничному з його проблемою зношеності основних фондів, і, звичайно ж, автомобільному, який страждає від поганої якості українських доріг. У статті були використані дослідження таких науковців, як Гуржій Н.М. [3], Огорокова А.М. [5], Тимощука О.М. [6] та статистичні дані із дослідження «Транспорт України» [2] за підтримки фірми AgroMonitoring і «Транспортно-експедиторської компанії «Вертикаль», а також основні положення Стратегічного плану розвитку річкового транспорту України до 2020 року [4].

Постановка завдання. Цілями дослідження є аналіз стану галузі річкового транспорту в Україні та світі, визначення переваг та недоліків розвитку річкового транспорту, дослідження доцільності використання річкового транспорту з точки зору енергоефективності, визначення проблем та перспектив розвитку річкового транспорту в Україні.

Методологія. У дослідженні були використані методи аналізу, дедукції, аналогії та узагальнення у процесі дослідження стану розвитку річкового

транспорту в Україні у порівнянні з іншими видами транспорту, а також у порівнянні з іншими країнами.

Результати дослідження. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4 400 км. Традиційними у використанні є судноплавні шляхи Дніпра – 1,205 тис. км і його притоки (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160 км, Бугу – 155 км та інших так званих малих річок [3]. За даними Державної служби статистики, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Довжина суднохідних водних шляхів у порівнянні з 1990 р. зменшилась майже вдвічі - з 4 тис. км до 2,1 тис. км. А довжина водних шляхів з гарантованими глибинами зменшилася з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км.

Згідно з розрахунками, зробленими для проекту Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014–2021 рр., транспортування річковим транспортом в 5 разів економніше, ніж залізничним транспортом, і в десятки разів дешевше, ніж автомобільним [1]. Приблизно 13,2% коштів бюджету кожного підприємства витрачається на транспортування вантажів. При цьому 60-70% вартості транспортування - витрати на паливо. Наразі собівартість внутрішніх перевезень водним транспортом в перерахунку на 1 умовну тону вантажу є найнижчою. Отже, значний економічний ефект від використання річкового транспорту - там, де це технічно можливо, - очевидний.

Водний транспорт найбільш енергоефективний - на 1 літрі палива на 1 км річковим транспортом можна перевезти 127 т вантажу, в той час як така ж кількість палива необхідна для перевезення 97 т вантажу залізницею, або 50 т по автомобільним транспортом. Серед усіх видів транспорту він є більш екологічно чистим, може доповнити залізничне і автомобільне транспортування, розвантажити дороги, найкраще підходить для перевезення негабаритного вантажу. Використання великих суден дозволяє бути більш економічними з точки зору витрат на екіпаж. Вартість розробки внутрішніх водних шляхів становить 5-10% від вартості споруди еквівалентної залізниці або чотирьохсмугової автомагістралі. Проте ціна робіт залежить від безлічі факторів. Наприклад, від того, чи є водний шлях спочатку судноплавним чи ні і скільки об'єктів необхідно побудувати.

Для річкового транспорту характерні менші витрати на технічне обслуговування. Вартість технічного обслуговування внутрішніх водних шляхів становить всього 20% від вартості обслуговування еквівалентної проїжджої частини. Ще однією перевагою є те, що внутрішній водний транспорт можна легко інтегрувати з морським. Це дозволить зменшити додаткові витрати, необхідні для передачі товарів на морські транспортні судна.

Необхідно підкреслити, що в Україні структура вантажоперевезень за видами транспорту відрізняється від аналогічної структури в інших європейських країнах, таких як Румунія та Німеччина. Їх можна порівняти з Україною по території і наявності великих судноплавних річок. Але якщо в цих країнах частка річкового транспорту є значною - 13-20%, то в Україні вона становить всього 1% (рисунок). За останні 10 років спостерігається тенденція до відчутного зменшення затребуваності річкових перевезень. Можливості такої великої артерії, як Дніпро, використовуються далеко не в повному обсязі. Сьогодні це питання є надзвичайно актуальним з огляду на незадовільний стан автодоріг в Україні.

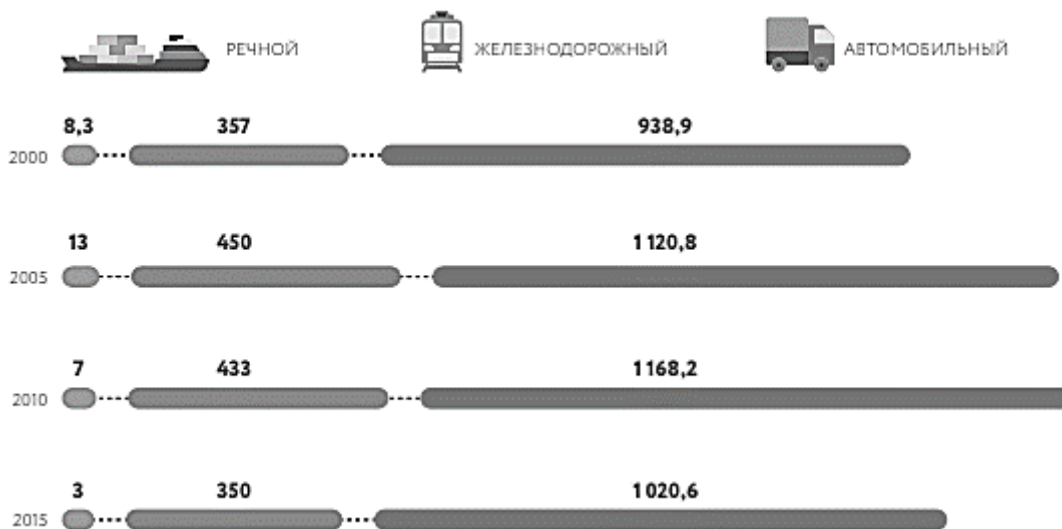


Рисунок - Відправлення вантажів за видами транспорту, млн т

Як показує динаміка вантажних перевезень в розрізі видів транспорту, за останні кілька років частка вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, поступово зменшувалася. В цей же час частина задіяного для вантажоперевезень річкового транспорту збільшувалася (на поточний момент частка перевезень річковим транспортом в країнах ЄС становить близько 5,8%). Дана тенденція пояснюється тим, що ЄС прагне зменшити частку вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, з метою звільнити дороги, зменшити викид шкідливих речовин в атмосферу і знизити енергозалежність транспортного сектора. Зважаючи на це, Європейська Комісія підготувала дорожню карту, в плани якої входить переміщення 30% вантажів (до 2030 року), що перевозяться автомобільному транспортом на відстань понад 300 км, на річковий і залізничний. До 2050 року планується перемістити 50% вантажів.

У той самий час річковий транспорт має певні недоліки, одним з яких є низька доступність внутрішніх водних шляхів. Щоб водойма була судноплавною, вона повинна відповідати безлічі критеріїв. Із загальної

кількості внутрішніх вод, наявних в світі, тільки дуже невелика їх частина потенційно судноплавна. На даний момент не використовується велика частина Дніпра через існуючі обмеження і неможливість забезпечити гарантовані глибини на лімітуючих ділянках Дніпровських перекатів. Вантажні перевезення від Дніпра до Києва і далі в Білорусь практично відсутні. Проблема днопоглиблення є одним з критичних моментів відродження водного транспорту в Україні. Вартість днопоглиблювальних робіт становить близько 2 500 000 дол. США для Дніпра і близько 10 000 000 дол. США для Південного-Бугу [1]. Днопоглиблювальні роботи важливо здійснити і вище Києва для відновлення вантажоперевезення з Білорусі. Спостерігається значний рівень зношеності всіх видів річкових суден, як самохідних, так і буксируваних. Кількість технічно та морально застарілих суден становить 81,9%. Найбільша частка старих суден приходить на вантажопасажирські – 97,1% [3].

У таблиці представлено структуру торгового флоту України та потенціал розвитку до 2020 року.

Таблиця - Структура торгового флоту України та потенціал розвитку, одиниць

	1990	2000	2010	2013	2020
Всього флоту	29210	1670	904	635	1288
Нафтові танкери	6192	90	52	40	64
Суховантажі/ баржі	6626	266	111	28	200
Суховантажі	10568	881	526	400	784
Контейнеровози	601	46	...	2	35
Інші типи суден (тягачі, буксири, допоміжний флот)	5225	386	214	167	205
Обсяг перевезень, млн т	66	8	7	4	15

Джерело: [1]

Деяка інша ситуація спостерігається в інших країнах, в першу чергу в країнах Європейського Союзу, де як окремі держави, такі ЄС в цілому сприяють та стимулюють розвиток річкового транспорту [5]. Найбільша доля річкових перевезень у країнах ЄС припадає на Нідерланди – 38,9%. У Румунії цей показник складає 20,7%, Бельгії – 20,4%, Болгарії – 15,0%, Німеччині – 12,6%, Хорватії – 6,4% , Угорщині – 4,1% , Австрії – 5,1% , Франції – 4,3%, Люксембурзі – 3,4%, Словаччині – 2,5%. В Україні доля річкових перевезень лише 0,2% [2]. Європейська комісія ще у 2006 році прийняла програму розвитку внутрішніх водних шляхів під назвою НАЯДИ (NAIADES) та протягом останніх років активно фінансує діяльність, спрямовану на удосконалення водних шляхів [5].

Завдяки широким естуаріям річок із морських портів можна перевозити продукцію в середину країни на десятки й сотні кілометрів за рахунок з'єднань річкових артерій з каналами, тобто для європейської транспортної системи характерно поєднання морського та річкового транспорту, яким створюють єдину воднотранспортну систему. Наприклад, Роттердам транспортує внутрішніми водними шляхами більше ніж 50 % вантажів, які були доставлені морськими суднами, а Роттердамський порт є найважливішим центром з обробки насипних, наливних, контейнерних та інших вантажів як усередині Європейського континенту, так і по всьому світу [6].

Для розвитку судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту Європи характерно[6]:

- розвиток інтермодальних перевезень;
- використання суден типу «ріка-море», контейнеровозів;
- підвищення вантажопідйомності річкових суден;
- зростаюча роль річкового транспорту у зовнішньоторговельних відносинах;
- комплексний підхід у наданні послуг та логістичний ланцюг завершеності процесу.

Розвиток внутрішніх водних шляхів декларується як пріоритетний напрям діяльності Міністерства інфраструктури України, а відновлення у повному обсязі судноплавства на Дніпрі та Дністрі – одна з основних його задач [4].

Одним з напрямків, який найбільш динамічно розвивається протягом останніх 10 років є Дунай. Ця ріка має довжину транспортних шляхів 2 850 км від південної Німеччини до румунського узбережжя Чорного моря. З 2011 року діє «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», згідно з якою всі країни, територією яких протікає Дунай, спільно працюють над збільшенням обсягу річкових перевезень, з урахуванням вимог збереження навколишнього природного середовища. Ця водна артерія є частиною проекту створення Рейнсько-Дунайського транспортного коридору, який має поєднати національні та міжнародні транспортні потоки в тому числі використовуючи річковий транспорт [5].

За Довгостроковою стратегією розвитку 2010-2030 планується відродження водного сполучення E-40 участок «Дніпро-Вісла». Реалізація європейської ініціативи відродження річкового шляху E-40, який зеднає Чорне та Балтійське моря через коридор «Вісла-Дніпро», відкриє Білорусі, Польщі, Україні та іншим країнам нові можливості для розвитку торгівлі, транскордонного туризму та міжкультурного діалогу, а також забезпечить

стабільне зростання транзиту та перевезень, в тому числі, пасажирських, територією України [1].

Щоб забезпечити розвиток річкового транспорту, потрібно взяти ряд заходів, які підвищать конкурентоспроможність річкового транспорту, а саме:

- розробити і прийняти стратегічні галузеві транспортні програми, для збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільним, залізничним і річковим транспортом;

- впровадити конкурентний підхід до формування тарифів на залізничний транспорт;

- змінити принцип оплати зборів за проходження річковими суднами, шлюзів, акваторій морських портів;

- знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України [3].

Висновки. В результаті дослідження було виявлено, що Україна має потужну систему судноплавних річок. Проте частка річкового транспорту в Україні становить всього лише 1%, у той час як в інших країнах з подібним географічним положенням вона складає 13-20%. Це означає, що країна не використовує увесь потенціал для розвитку річкового транспорту. Позитивний досвід активного використання річкового транспорту країнами Європи демонструє такі його переваги, як енергоефективність, дешевизна та екологічність. Наукова новизна дослідження полягає у подальшому розвитку основних положень щодо доцільності розвитку водного транспорту України в умовах пріоритетності процесів енергоефективності економіки країни.

Результати даного дослідження можуть бути використані для визначення шляхів удосконалення транспортної системи України. Перешкодами для розвитку в Україні річкового транспорту залишаються необхідність днопоглиблення та оновлення річкової інфраструктури, що може стати темами подальших наукових досліджень.

Література:

1. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту. — URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/po-dnipru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogo-transportu>
2. Транспорт України. Дослідження за підтримки фірми AgroMonitoring і «Транспортно-експедиторської компанії «Вертикаль». — URL: <https://businessviews.com.ua/ru/transportation-balance-of-ukraine-2015/>
3. Гуржій Н.М., Городова А.В., Одинець Т.С.. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. *Економіка та суспільство*. 2016. Вип. 3. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/11.pdf.

4. Стратегічний план розвитку річного транспорту до 2020 року : Затв. Наказ Міністерства інфраструктури України 18.12.2015 р. № 43
5. Окороков А. М., Вернигора Р. В., Цупров П. С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2016. Вип. 12. С. 62-68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2016_12_12
6. Тимошук О. М., Горошко К. О. Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній. *Проблеми економіки*. 2015. № 4. С. 73-78