

Клак О.

ст. гр. ОДС-31

*Науковий керівник: к.е.н., доцент Окренкий Р. Б.
Тернопільський національний економічний університет*

СУЧАСНИЙ СТАН ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАСПОРТУ УКРАЇНИ, ЙОГО ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом є одним з найбільш екологічних та дешевих видів перевезень. Внутрішній водний транспорт включає річковий транспорт та морський у каботажному плаванні, який є критично важливим елементом системи мультимодальних перевезень.

Річковий транспорт часто відіграє значну роль у економічній діяльності держави. За показниками енергетичних витрат такий вид перевезень уп'ятеро ефективніший за залізничний та у 10 разів – за автомобільний, а також забезпечує збереження навколишнього природного середовища за низької собівартості транспортування з розрахунку та одну тону вантажу [4].

Морські та річкові порти належать до виробничої та транспортної інфраструктури держави з огляду на їхнє розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Залежно від ефективності функціонування морських портів, їхнього технічного та технологічного рівнів оснащення, відповідності системи інфраструктури сучасним міжнародним вимогам буде залежати конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Ми вважаємо, дуже важливо провести аналітичний аналіз стану внутрішнього водного транспорту в Україні на даний момент і визначити проблеми, які блокують розвиток цієї сфери інфраструктури та запропонувати їхнє альтернативне вирішення.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно можна поділити на такі складові:

- внутрішні водні шляхи – судноплавні річки, гідротехнічні споруди та обладнання, водосховища, інші технічні об'єкти у стані, відповідному технічним та експлуатаційним стандартам;
- річковий флот – вантажні, пасажирські судна різних типів, спеціалізований та технічний флот;
- об'єкти обслуговуючої інфраструктури – причали, річкові порти та судноремонтні заводи;
- система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства та інша річкова інфраструктура [3].

На сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, із них 13 розміщені на континентальній території України і 5 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн. т.

В Україні є три великі судноплавні річки: Дніпро, Дунай та Південний Буг, які мають вихід до Чорного моря. Загальна довжина річок, придатних для судноплавства, в Україні становить 4 400 км. Традиційними у використанні є судноплавні шляхи Дніпра – 1,205 тис. км і його проток (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160 км, Бугу – 155 км та інших так званих малих річок [1].

Незважаючи на видимий потенціал розвитку річкового транспортного сполучення в Україні, на його частку припадає менше 1 % товароперевезень.

Ресурсний склад річкового флоту України погіршується. Більша частка суден наближається до критичного терміну служби. Технічно застарілі судна становлять 82% від загальної кількості суден, придатних для плавання.

У структурі придатних до експлуатації суден 46,7% та 44,4% становлять службово-допоміжні й транспортні судна. На технічні судна припадає 6,9%, судна спеціального призначення – 2,1%. Вантажопідйомність транспортних суден становить 899,8 тис. т, а пасажиромісткість – 16,4 тис. пасажирів.

Через невдалу політику у цій галузі, починаючи з 1990 р., довжина річкових судноплавних шляхів скоротилася 2,1 тис. км – майже удвічі. Також утричі скоротилася інтенсивність перевезень вантажів, а пасажирів – у 7,5 разів. Обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом з часу отримання Україною незалежності скоротився із майже 67 млн. т. на рік до 8 млн. т.

Останніми роками обсяг вантажопотоку на внутрішніх водних шляхах спадав, і тільки у 2018 був отриманий позитивний результат, який у 2019 році зріс на 19,1 % (11,79 млн. т вантажів) при тенденції спадання числа суднопроходів (– 27,16 %).

Завантаженість потужностей українських портів у 2018 році склала 43 % (перевалка 135,2 млн. т.), у 2019 році – 51 % (перевалка 160 млн. т.). Херсонський морський порт – основний морський порт річкової логістики у 2018 році був завантажений на 41%, у 2019 році – на 51% [3].

Для обслуговування вантажопотоків на річковому транспорті важливою є не швидкість, а ритмічність доставки (зерна, піску, металу, добрив, руди тощо). Саме тому за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні розглядається перевезення річковим транспортом до 25 млн. т. вантажів (що у 3-4 рази більше, ніж тепер). За відсутності відновлення шлюзів у 2019-2020 роках суттєво зростає ризик екологічної катастрофи. Такого висновку дійшли інженери армійського корпусу США, що проводили огляд шлюзів на Дніпрі у 2016 році [5]. Незважаючи на потужний потенціал розвитку цієї галузі економіки низка проблем чинять цьому протидію, а саме:

- застарілість та недосконалість інфраструктури (шлюзів, навігації), яка не може забезпечити ефективну логістику;
- зношення та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту;
- нестача кваліфікованих кадрів на внутрішніх водних шляхах та відсутність системної кадрової політики;
- недосконале законодавство, яке не забезпечує чітке регулювання цієї сфери та не створює привабливого інвестиційного клімату;

- відсутність стійкого механізму фінансування галузі, причиною якого є відсутність закону про внутрішній водний транспорт;
- серед усіх витрат на перевезення річкою 15-18% – платежі державі, до яких входять акциз на паливо, лоцманська проводка, портові збори, користування шлюзами й навіть збір за проходження судна під мостом;
- закритість р. Дніпро для вільного проходження іноземних суден без відповідного одноразового дозволу [2].

Вирішення зазначених проблем можливе лише за наявності державного сприяння та залучення відповідних інвестицій у розвиток внутрішніх водних шляхів. Ці заходи сприятимуть розвитку конкуренції на транспортному ринку, підвищенню рівня транспортного забезпечення відправників та диверсифікації ризиків на етапі транспортування.

Пріоритетними напрямками розвитку річкового транспорту в Україні мають бути:

- прийняття відповідного законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- розробка й прийняття галузевих транспортних стратегічних програм з метою збалансування розподілу вантажопотоків між авто, залізничним і річковим транспортом;
- відкриття галузі для іноземних компаній;
- введення суден з електричною тягою, адже вартість перевезень на 80% залежить від цін на паливо;
- забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України, створення умов для проходження суден по усій довжині судноплавних шляхів [5].

Отже, транспортна система водної галузі потребує негайного удосконалення. Має відбутися дослідження проблем водної транспортної галузі й пошук їхнього вирішення на засадах і принципах глобальної логістики. Необхідно вносити корективи до чинного законодавства та переймати досвід інших країн, які вже налагодили власні транспортні системи та є лідерами у цій галузі.

Список використаних джерел

1. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
2. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. URL: <http://niss.gov.ua/articles/1763>.
3. Державна служба статистики України – офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Романовська О.Р., Тірон-Воробйов Н.Б. Річковий транспорт України: сучасні реалії та перспективи. *Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: технічні науки*. Том 30, Ч.2. №1, 2019. С. 116-120
5. Стратегічний план розвитку річного транспорту до 2020 року : Наказ Міністерства інфраструктури України 18.12.2015 р. № 43.