

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

“Експортний потенціал річкового флоту України”
(на матеріалах КП «Агентство розвитку Дніпра», м. Дніпро)

Студентки 2 курсу, 1мз групи,
спеціальності 051 «Економіка»
спеціалізації «Міжнародна
економіка»

Слесарева Юлія
Олексіївна

підпис

Науковий керівник
кандидат економічних наук
доцент

Юзба Валерій
Олександрович

підпис

Гарант освітньої
програми
кандидат економічних наук
професор

Кудирко Людмила
Петрівна

підпис

Київ 2020

АНОТАЦІЯ

Слесарева Ю. О. Експортний потенціал річкового флоту України. – Рукопис.

Випускна кваліфікаційна робота на здобуття наукового ступеня магістра за фахом 051. – Міжнародна економіка. – КНТЕУ. – Київ, 2020.

У роботі здійснено аналіз історичного аспекту формування та сучасного стану ринку перевезень водним транспортом України. Також визначено негативні чинники, які на сьогодні заважають розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту країни; систематизовано першочергові завдання воднотранспортної сфери з метою підвищення її конкурентоспроможності на ринку перевезень.

Також в даній роботі проведено дослідження перспектив стійкого розвитку української транспортної водної системи. Доведено, що участь України в європейській ініціативі відновлення річкового шляху Е-40 є ключовим для розвитку транспортного водного комплексу, а використання всіх переваг транзитного потенціалу України дозволить відновити й диверсифікувати транзитні вантажопотоки, розвивати транспортні послуги й товарообмін між країнами-учасницями реалізації даного проекту. В роботі проаналізовано досвід закордонних країн з метою вирішення проблем розвитку транспортних послуг і активізації ролі водного транспорту та можливостей впровадження їх в Україні, що доцільно й важливо для зниження ризиків вітчизняної економіки в таких секторах як перерозподіл вантажопотоків, запуск принципово нових стратегій підтримки інфраструктурних проектів, погіршення екології. З метою надання рекомендацій щодо реалізації проекту відновлення річкового шляху проаналізовано сильні і слабкі сторони участі України у даному проекті.

Ключові слова: ринок перевезень, судноплавна компанія, річковий транспорт, річковий флот, розвиток, внутрішній водний транспорт, обсяги перевезень, перспективи розвитку.

SUMMARY

Slesareva J. O. Export potential of the river fleet of Ukraine. – *Manuscript.*

Graduation qualification work for the master's degree in the specialty 051. – International Economy. – KNUTE. – Kyiv, 2020.

The work contains an analysis of the historical aspect of the formation and current state of the water transport market of Ukraine. Negative factors that currently hinder the development of the resource potential of the country's river transport have also been identified; the priority tasks of the water transport sphere are systematized in order to increase its competitiveness in the transportation market.

Also in this work the research of prospects of sustainable development of the Ukrainian transport water system is carried out. It is proved that Ukraine's participation in the European initiative to restore the E-40 river route is key to the development of the transport water complex, and using all the benefits of Ukraine's transit potential will restore and diversify transit flows, develop transport services and trade between countries participating in this project. The paper analyzes the experience of foreign countries to address the development of transport services and enhance the role of water transport and their implementation in Ukraine, which is appropriate and important to reduce the risks of the domestic economy in sectors such as redistribution of cargo flows, launch of fundamentally new strategies to support infrastructure projects. ecology. In order to provide recommendations for the implementation of the river rehabilitation project, the strengths and weaknesses of Ukraine's participation in this project were analyzed.

Key words: transportation market, shipping company, river transport, river fleet, development, inland water transport, traffic volumes, development prospects.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ	8
1.1. Сутність та значення експортного потенціалу річкового флоту України.....	8
1.2. Чинники, що впливають на експортний потенціал річкового флоту України.....	12
Висновки до розділу 1.....	17
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ	18
2.1. Аналіз динаміки розвитку та використання внутрішніх водних шляхів України.....	18
2.2. Аналіз експортного потенціалу річкового транспорту України.....	26
Висновки до розділу 2.....	32
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ	33
3.1. Напрями підвищення ефективності експортного потенціалу річкового флоту України.....	33
3.2. Перспективи стійкого розвитку річкового флоту України.....	37
Висновки до розділу 3.....	42
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	44
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	50

ВСТУП

Актуальність теми роботи. У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє відчутну роль в економічній діяльності держав, а також у повсякденному житті громадян, задовольняючи потреби у перевезенні вантажів і пасажирів у більш екологічний та значно економічніший спосіб порівняно з іншими видами транспорту. За показниками енерговитрат річковий транспорт у п'ятеро ефективніший залізничного транспорту та удесятеро – автомобільного, при цьому забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу, що обумовлює перспективність його розвитку і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень України. Зважаючи на вищезазначене, нині є актуальним питання щодо розвитку конкурентоспроможної транспортної системи, зокрема внутрішнього водного транспорту, оскільки його основними перевагами є економічність, екологічність та енергозбереженість.

Одночасно з цим скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне і моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, зокрема наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд, відсутність коштів для державного фінансування розвитку річкової інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні. В той час, як у світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту, в Україні зменшуються обсяги перевезень вантажів і пасажирів, скорочується кількість торговельних суден, у т.ч. під національним прапором, відповідно зменшуються надходження до державного та місцевих бюджетів, отримані від роботи флоту.

Отже, є необхідність розглянути сучасний стан, проблемні питання та перспективи розвитку ринку перевезень водним транспортом України, при цьому також висвітлити питання історичних аспектів його формування.

Останні дослідження і публікації по темі. Питання сучасного стану та перспектив розвитку ринку перевезень водним транспортом України активно вивчали такі вітчизняні науковці, як: Боняр С.М., Гладка І.В., Горошко К.О., Коба В.Г., Коба О.В., Мельник О.В., Наумов В.Б., Новікова А.М., Шкляр В.В. тощо. Роль транспорту в міжнародній торгівлі й розвитку виділяли як закордонні, так і українські вчені: Р. Дж. Барро, Ф. Бродель, В. Семенов, В. Шинкаренко й ін. Теоретичне обґрунтування ролі водного транспорту як значимого фактору розвитку регіону презентовано в працях Б. Буркинського, В. Коби, О. Котлубая, М. Макаренка, П. Підлісного та ін. Вивчення й аналіз наявних наукових джерел дає можливість стверджувати, що нині поза увагою вчених є питання щодо узагальнення негативних чинників, які заважають розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України, та визначення першочергових завдань воднотранспортної сфери з метою підвищення конкурентоспроможності на ринку перевезень.

Головна мета роботи полягає у ґрунтовному аналізі експортного потенціалу водного транспорту України, визначенні проблем та перспектив його розвитку.

Завданнями дослідження є:

- проаналізувати чинники, що впливають на експортний потенціал річкового флоту України;
- дослідити експортний потенціал річкового транспорту України;
- визначити напрями підвищення ефективності експортного потенціалу річкового флоту України.

Об'єктом дослідження є експортний потенціал річкового флоту України.

Предметом є теоретичні засади та практичні інструментарії розвитку експортного потенціалу річкового флоту України.

Методи дослідження. У процесі дослідження даного питання застосовувалися методи теоретичного узагальнення, статистичного та графічного аналізу для вивчення та дослідження тенденцій розвитку річкового флоту України, комплексного аналізу для розробки рекомендацій щодо підвищення експортного потенціалу річкової транспортної галузі України, метод SWOT-аналізу з метою пошуку шляхів відновлення функціонування галузі транспортних річкових перевезень.

Науково-практична новизна отриманих результатів полягає в тому, що в випускній кваліфікаційній роботі було запропоновано сформулювати стратегію підвищення ефективності експортного потенціалу річкового флоту та розроблено шляхи її запровадження.

Апробація результатів дослідження. Апробацію роботи здійснено в науковій статті: Слесарева Ю.О. Експортний потенціал річкового флоту України/ Слесарева Ю.О. // Світова економіка/World Economy: збірник наукових статей студентів денної та заочної форм навчання./ відп. ред. Г.В, Дугінець. – Київ: Київський національний торговельно-економічний університет, 2020. – Ч.2. - 188 с., с. 136-142.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаної літератури із 26 джерел. Загальний обсяг роботи становить 50 ст. Робота містить 3 рисунка та 6 таблиць.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ

1.1. Сутність та значення експортного потенціалу річкового флоту України

Річковий транспорт в Україні має давню історію. Це, по-перше, судноплавний Дніпро, який був у свій час найпрактичнішою південною частиною важливого шляху «із варяг у греки», «варязький шлях», що з'єднував Скандинавію з такими розвиненими у свій час країнами, як Стародавня Греція та Візантія. Цей шлях був головним для розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв'язків. Шлях проходив річками, судна переміщувалися сушею волоком.

XVIII-перша половина XIX ст. – період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв'язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з'єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії – Дніпра – з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів'я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з'єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип'яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з'єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) каналу, який з'єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип'яті р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Протяжну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує та використовується (щоправда, обмежено) для зв'язків з Польщею [11].

Все це свідчить про значний потенціал даного сектору як важливої складової зовнішньої торгівлі України послугами, який наразі використовується недостатньо.

Потенціал підприємств річкового транспорту можна визначити як можливість транспортної системи даного сектору послуг, включаючи ресурси і компетенції підприємств, створювати результат для зацікавлених осіб за допомогою реалізації бізнес – процесів. Якщо ж ми ведемо мову про експортний потенціал річкового транспорту, то його варто ідентифікувати як потенційні можливості підприємств транспортної галузі щодо надання послуг з річкових перевезень резидентам та нерезидентам, що відповідають міжнародному рівню якості, конкурентоспроможності та безпечності. В цьому контексті компетенції та ресурси підприємств річкового транспорту визначають їх внутрішні можливості та конкурентні переваги в міжнародному економічному середовищі і здатні задовольнити попит вантажовласників на річкові перевезення судноплавними компаніями внутрішніми водними шляхами та перевалку вантажів річковими портами.

Окреслимо вагомі складові експортного потенціалу річкового транспорту, які здатні впливати на його реалізацію: внутрішні водні шляхи (ВВШ) – судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам; річковий флот – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот; об'єкти інфраструктури з обслуговування – річкові порти, причали, обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи; система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства; інша річкова інфраструктура – органи державного управління, наукові установи та навчальні заклади тощо.

Україна володіє достатньо високим судноплавним потенціалом річок. За радянських часів в Україні довжина всіх річок протяжністю 10 км і більше дорівнювала 90,4 тис. км, у тому числі судноплавних водних шляхів – понад 4 тис. км. Традиційними у використанні завжди були судноплавні шляхи Дніпра

– 1205 км та його приток (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160 км, Бугу – 155 км, та інших малих річок [2]. По Дніпру та його найбільших притоках Десні та Прип'яті здійснюється до 90 % загального обсягу перевезень річковим транспортом. Решта 10 % припадає на Дунай та інші ріки (Десна, Дністер, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла тощо).

Показники, що характеризують стан та ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період мають негативну динаміку, що відображено в таблиці 1.1.

Згідно з даними таблиці 1.1 експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування тенденційно скорочується в середньому в рік від 0,3 до 3,1 %, за винятком 2014 року, коли цей показник зменшився на 24 % порівняно з 2013 роком. При порівнянні показників у 2009 та 2019 роках з'ясувалося, що загальна довжина річкових судноплавних шляхів зменшилася на 0,2 тис. км (з 2,1 тис. км до 1,9 тис. км), що становить 10,7%.

Таблиця 1.1

Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування (2009-2019 рр.)

Рік	Довжина шляхів, км	Зменшено порівняно з попереднім роком, %	Збільшено порівняно з попереднім роком, %
2009	2150,2	0,7	-
2010	2184,7	-	1,6
2011	2144,7	1,9	-
2012	2125,7	0,9	-
2013	2120,7	0,3	-
2014 ¹	1613,1	24,0	-
2015 ¹	1562,6	3,1	-
2016 ¹	1569,4	-	0,4
2017 ²	2129,4	-	35,7
2018 ²	1923,3	9,7	-
2019 ²	1921,2	0,1	-

¹Примітка: без урахування тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

²Примітка: без урахування тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим та м. Севастополя

Джерело: побудовано на основі даних джерела [8]

Внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин не повністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства, лише

трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. Для відновлення комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському переказі та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг, де глибина річки сягає всього 1,6 м при необхідному мінімуму в 2,9 м.

Необхідно звернути увагу ще на одну важливу проблему водотранспортної галузі – незадовільний технічний стан шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років. Внаслідок тривалого недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, виникла ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі водосховищ найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське – (66,7 %) водосховища. Решта водосховищ експлуатується на третину (Каховське – 37,4 %; Київське – 32,2 %; Дніпровське – 30 %) і менше (Дніпродзержинське – 12,5 %, Канівське – 11,5 %) [3].

Наявний потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної його частки до критичного терміну експлуатації. За даними Державної служби статистики [8] сьогодні малотоннажних суден торгового річкового флоту, які можуть використовуватись для 95 внутрішніх водних перевезень, залишилось 635 одиниць, що становить близько 22% від тієї кількості, яка використовувалась у 1990 році. Зношеність основних фондів ВВТ України, за даними Держстату, становить 75,4 %. Такий стан справ обумовлений хронічним (більше ніж 20 років) недофінансуванням державних компаній та недостатніми інвестиціями від приватних інвесторів. Кількість технічно застарілих суден складає 81,9%. Інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5–10 % від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів.

1.2. Чинники, що впливають на експортний потенціал річкового флоту України

Перевезення внутрішніми водними шляхами історично були основою економіки та торгівлі. Ще у часи Київської Русі річки були засобом комунікацій між слов'янами, Візантією і народами Сходу. Саме Дніпро став частиною важливого торгового шляху «із варяг у греки». Отже, суднохідний потенціал річок України досить високий.

Внутрішні річкові водні шляхи України включають річки, визначені Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення: річки Дунай, Дніпро, Дністер тощо.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України складається з:

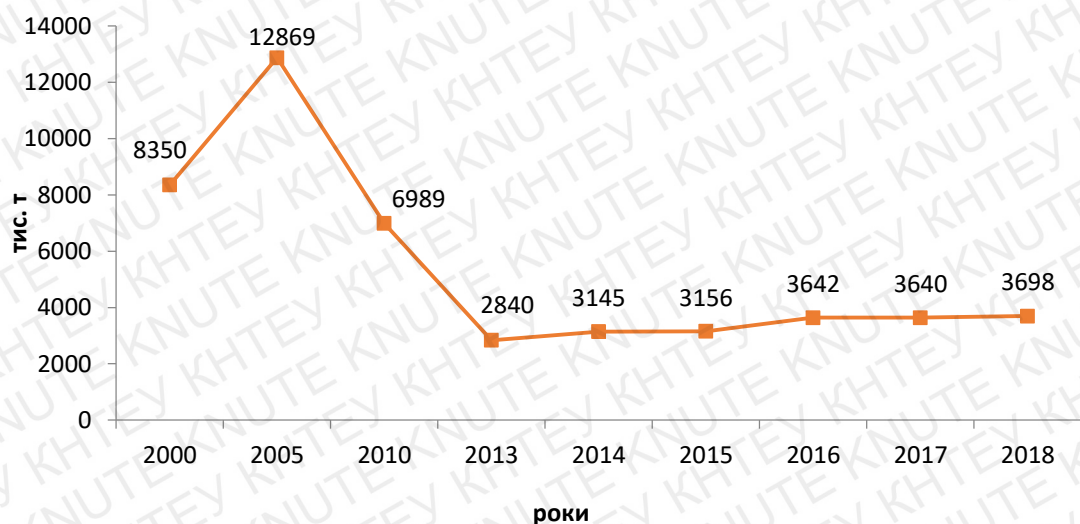
- внутрішніх водних шляхів (судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди та інші технічні об'єкти);
- системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства;
- річкового флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного і спеціалізованого;
- річкових портів (портопунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту);
- іншої річкової інфраструктури [18].

За багаторічними спостереженнями потенційні ресурси річкових вод України (разом із річкою Дунай) становлять 209,8 км³, з яких 25% формуються в межах України і розглядаються як власний водний фонд України, а решта – надходить із інших країн – Румунії, Молдови, Угорщини, Польщі, Республіки Білорусь [12].

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро – 1,205 тис. км та його протоки, р. Десна – 520 км та Прип'ять – 60 км, р. Дунай – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км [21]. Але попри це, обсяги річкових

перевезень критично зменшилися (рис.1.1). Так, у 2018 р. проти 2000 р. зменшення становило 55,7% та склало 3698 тис. т. (2018 рік) проти 8350 тис. т. (2000 рік).

Рис. 1.1. Обсяг перевезень вантажів річковим транспортом України*



* Джерело: побудовано на основі даних джерела [22, с.45]

Аналіз динаміки обсягів перевезень вантажів річковим транспортом України за видами перевезень (рис. 1.2) свідчить, що левову частку займають саме каботажні перевезення, хоча їх кількість протягом досліджуваного періоду зменшується (на 36,2% у 2019 році проти 2000 року).

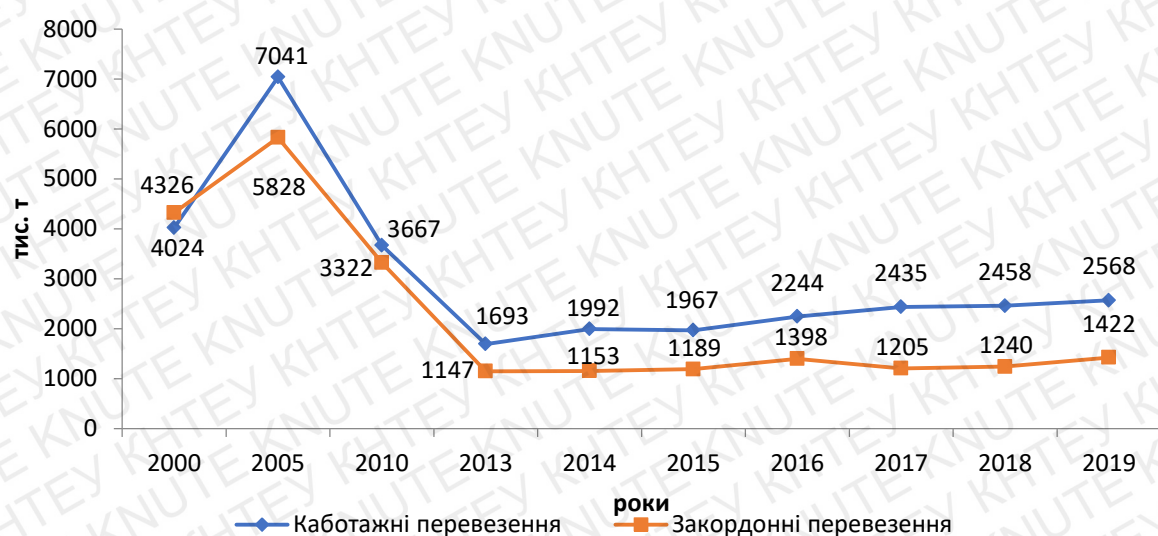


Рис. 1.2. Обсяг перевезень вантажів річковим транспортом України за видами перевезень*

* Джерело: побудовано на основі даних джерела [22, с.45]

Аналогічна ситуація також склалася з закордонними перевезеннями, відсоток зменшення яких складає майже 70%. Оскільки щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити 10-12 млн. т. вантажів, то з огляду на позитивну динаміку обсягів перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами, можна відмітити їх сталість, хоча вони й знаходяться на мінімальному рівні.

За досліджуваний період (2000-2019 рр.) чітких змін у структурі основних видів перевезень річковим транспортом не було, а також не можна виділити чіткої тенденції до їх зростання чи скорочення. Протягом останніх декількох років майже стабільним залишається обсяг перевезених річковим транспортом вугільних, будівельних, зернових та інших вантажів. У 2019 році найбільший відсоток припадає на перевезення будівельних (39,5%), а найменший – вугільних (4,2%) вантажів (табл.1.2).

Таблиця 1.2

Структура основних видів перевезень річковим транспортом*, %

Вид вантажу	Роки									
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Вугільні	5,8	10,6	13,0	12,9	8,9	3,8	4,7	5,1	4,2	1,3
Будівельні	45,4	45,8	43,3	48,3	38,5	37,2	35,7	43,3	39,5	46,6
Добрива	1,4	1,6	1,3	4,4	4,4	5,3	3,4	4,4	5,1	3,6
Метали	19,2	6,2	2,7	6,9	16,5	15,2	14,0	8,2	10,3	10,2
Руда	19,1	24,0	32,2	8,4	12,7	14,7	16,3	9,4	14,2	16,1
Зернові	2,5	7,2	4,1	13,8	15,0	17,8	13,5	10,4	11,3	10,7
Інші вантажі	5,4	3,6	2,8	5,3	3,5	5,8	11,5	19,2	15,0	11,5

*Джерело: побудовано на основі даних джерела[22, с.45]

Щодо парку річкових суден, то у 2019 р. він склав 1401 од., з них 32,5% припадає на суховантажні судна, 29,7% – службово-допоміжні, 18,3% – спеціального призначення, і тільки 7,6% та 11,8% від загального парку займають судна технічного призначення та пасажирські. Зазначимо позитивну тенденцію щодо зростання їх чисельності протягом 2015-2019 рр., відсоток зростання коливається від 3,4 % до 15,0 % за видами суден.

Середній термін експлуатації річкового флоту 21-25 років, лише 18% флоту має вік менший, ніж 20 років. Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Значна частка суден наближається до критичного терміну служби.

У структурі транспортного флоту найбільша частка застарілих суден припадає на: вантажно-пасажирські (97,1%), вантажні наливні (89,5%) і суховантажні (84,4%).

У структурі флоту спеціального призначення найбільша частка застарілих суден припадає на: рейдово-маневрові, буксирні та роз'їзні судна – 90,7%, технічні – 79,6 % і службово-допоміжні судна – 77,7%.

Наявна інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5-10% від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована ще 50- 60 років тому.

Розмір капітальних інвестицій підприємств, які пов'язані з річковим транспортом, згідно з офіційними даними Державної служби статистики України у 2010 р. та 2016 р. склав 121,3 та 0,8 млн. грн. відповідно, за інші роки дані не оприлюднюються.

Що ж стосується капітальних інвестицій в розвиток вантажного річкового транспорту, то тут спостерігається загалом тенденція до зростання, хоча і з помітними коливаннями протягом 2015-2019 років. Так у 2019 р. їх розмір у порівнянні з 2010 р. збільшився на 227,1 млн. грн. або у 8 разів (рис. 1.3).

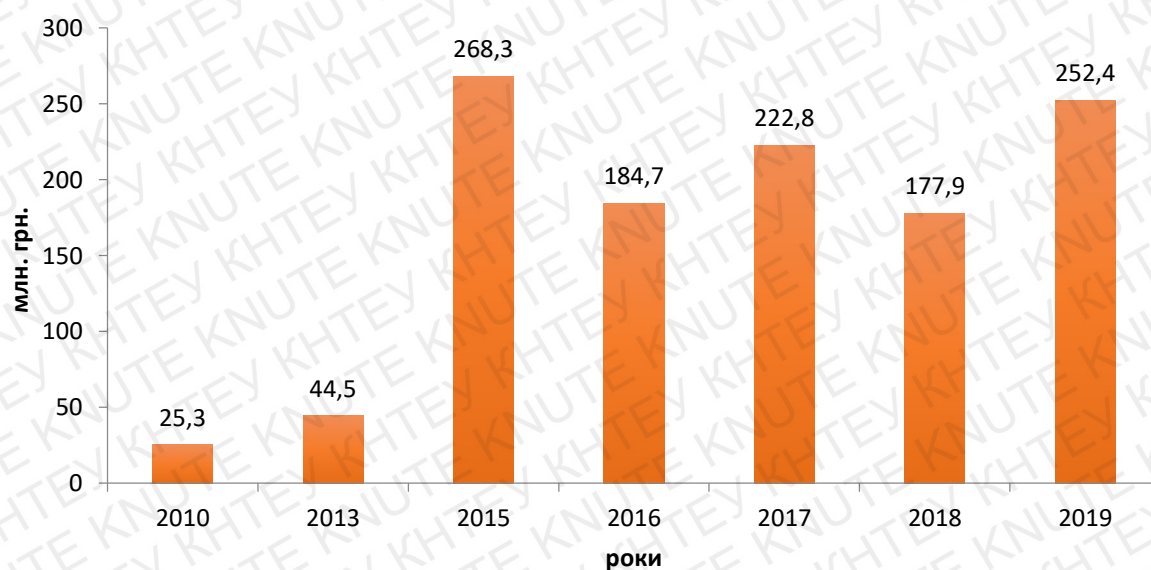


Рис. 1.3. Капітальні інвестиції підприємств у вантажний річковий транспорт*

*Джерело: побудовано на основі даних джерела [22, с.14]

У цілому помірне зростання капітальних інвестицій є позитивним сигналом. Проте наявних вкладень не достатньо для ефективного функціонування галузі відповідно до сучасних потреб.

На шляху вищевикладених перспектив є низка факторів, які перешкоджають збільшенню обсягів перевезень річковим транспортом, одним з яких є низька доступність внутрішніх водних шляхів. Щоб водойма була судноплавною, вона повинна відповідати безлічі критеріїв. Із загальної кількості внутрішніх вод, наявних у світі, тільки дуже невелика їх частина потенційно судноплавна. На цей час не використовується велика частина р. Дніпро через наявні обмеження та неможливість забезпечити гарантовані глибини на лімітуючих ділянках Дніпровських перекатів. Проблема днопоглиблення є одним з критичних моментів відродження водного транспорту в Україні. Вартість днопоглиблювальних робіт становить близько 2,5 млн. дол. США для Дніпра і близько 10,0 млн. дол. США для Південного Бугу [17].

Проведене дослідження дозволяє узагальнити фактори, що уповільнюють розвиток річкових перевезень:

- незначна кількість підприємств, що використовують річковий транспорт з метою регулярних перевезень власних вантажів;
- використання річкового транспорту на окремих стадіях господарської діяльності (наприклад, тільки при реалізації) та визначених періодах року;
- вузький спектр видів та незначні розміри партій вантажів, що перевозяться річковим транспортом;
- залежність використання річкового транспорту від територіальної доступності, спеціалізації порту, наявності перевантажувальних терміналів та комплексів з приймання, зберігання та відвантаження продукції, залізничної й автомобільної інфраструктури, регіонального розвитку регіону, екологічної відповідальності;
- монополізація сегменту річкових перевезень вантажів окремими портовими та глобальними логістичними операторами;

— невеликий відсоток інвестування в інфраструктурне забезпечення річкового транспорту.

Висновки до розділу 1.

З огляду на зазначене, можна стверджувати, що річковий водний транспорт у перспективі має потенціал для свого відновлення. Майбутнє річкового транспорту в Україні може бути досить оптимістичним завдяки створенню відповідного інфраструктурного та інституціонального забезпечення. Це стосується, насамперед, підвищення пропускної здатності водних шляхів та створення достатньої кількості інфраструктурних об'єктів, спроможних надавати комплексні логістичні послуги. також ця проблема пов'язана з питаннями тарифоутворення, зі зменшенням впливу держави та перешкод для малого та середнього бізнесу. Вважаємо, що тільки в синергії інфраструктурні та інституціональні умови функціонування річкового транспорту забезпечать досягнення ним відповідного рівня конкурентоспроможності у порівнянні з залізничним та автомобільним транспортом. Крім того, з огляду на те, що більшість розвинених країн світу приділяють значну увагу проблемам навколишнього середовища, у разі диверсифікації вантажних перевезень, роль річкового транспорту стане провідною.

РОЗДІЛ 2 ДОСЛІДЖЕННЯ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз динаміки розвитку та використання внутрішніх водних шляхів України

В Україні є три великі судноплавні річки: Дунай, Дніпро та Південний Буг. Всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро належить до п'яти найбільших річок Європи. Однак, незважаючи на наявний потенціал, для розвитку транспортного сполучення за допомогою річкового транспорту в Україні ним перевозиться лише 0,5% товарів. Серед країн ЄС цей показник доходить до 16,3% – в Болгарії, 12,3% – в Німеччині. У цілому в країнах ЄС цей показник становить 6,7%.

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%. 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.

Таким чином, потенційно в Україні є ресурс збільшення вантажоперевезень річок більш ніж у 12 разів. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить близько 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. Дніпром і його найбільшим притокам – Десні та Прип'яті – здійснюється до 90% загального обсягу перевезень річковим транспортом. Решта 10% – припадають на Дунай та інші річки, серед них: Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний

Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псел, Орель, які також є судноплавними річками, але суттєвої ролі не грають.

В основному Дніпром в Україні возять зернові, будівельні матеріали і пісок, продукцію металургії та хімікати. При цьому в економічній зоні річки Дніпро розташовані безліч підприємств, яким було б зручно транспортувати свої вантажі річкою. Наприклад, п'ять областей – Житомирська, Полтавська, Дніпропетровська, Донецька та Запорізька – зараз дають залізниці майже 60% вантажів, це близько 200 млн. тон.

Переправляють річкою свою продукцію одиниці. З найбільших відправників – сільгосп підприємства «Нібулон» та «Запоріжсталь». Минулого року «Нібулон» перевіз українськими річками близько 2 млн. тон сільгосп продукції, це майже 40% його експорту. У «Запоріжсталі» до кінця цього року розраховують перевезти Дніпром близько 800 000 тон металопродукції, що становить приблизно 25% від експорту компанії.

Річковий транспорт має багато недоліків, 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 [17]. Днопоглиблювальні роботи важливо здійснити і вище Києва для відновлення вантажоперевезення з Білорусі. Спостерігається значний рівень зношеності всіх видів річкових суден, як самохідних, так і буксированих. Кількість технічно та морально застарілих суден становить 81,9%. Найбільша частка старих суден приходить на вантажопасажирські – 97,1% [7].

Стан річки і супутньої інфраструктури - це одна з головних причин, що стримують розвиток річкових перевезень Дніпром. Річ у тім, що за всі роки незалежності України на річці не проводилися днопоглиблювальні роботи. Найбільш проблемним, на думку вантажовідправників, є Дніпродзержинський пережат на Дніпрі. Вище міста Дніпро рух вантажних судів обмежений через наявність складної для проходження суден ділянки – підводні скелі між містами Кам'янське (колишній Дніпродзержинськ) і Дніпро. На цьому відрізку глибина річки становить лише 2,6 м, а для суден класу «ріка – море» вона має бути не менше 3,6 м. Вартість робіт з поглиблення Дніпра в СП «Нібулон» оцінюють в \$2,5 млн.

У «Запоріжсталі» серед причин, що не дають розвиватися річковим перевезенням, називають і застарілу інфраструктуру: дефіцит перевалочних потужностей, відсутність сучасного рівня автоматизації в порту та інше. Основним оператором портів на Дніпрі є АК «Укррічфлот» – до її складу входять п'ять найбільших річкових портів: Дніпровський, Запорізький, Нікопольський, Миколаївський і Херсонський. Але компанія майже не вкладає в розвиток портової інфраструктури.

З часу здобуття незалежності (починаючи з 1990 р.) довжина річкових судноплавних шляхів скоротилася майже в 2 рази. При цьому скоротилася щільність річкових судноплавних шляхів у 1,75 рази, інтенсивність перевезень вантажів – у 3 рази та перевезень пасажирів – у 7,5 разів.

Проведений аналіз ресурсного потенціалу річкового флоту України показав, що 80,8% (1 648 од.) річкових суден придатні до експлуатації, решта 19,2% (392 од.) – непридатні до експлуатації.

У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 46,7% (770 од.) та 44,4% (731 од.) – становлять службово-допоміжні й транспортні судна. Також є технічні судна, частка яких дорівнює 6,9% (113 од.) та судна спеціального призначення – 2,1% (34 од.). Вантажопідйомність транспортних суден становить 899,8 тис. т, а пасажиромісткість – 16,4 тис. пасажирів [23].

Технічний стан річного флоту постійно погіршується. Кількість технічно та морально застарілих суден становить 81,9%. Найбільша частка старих суден приходить на вантажопасажирські – 97,1%. Унаслідок цього за останні 5 років, враховуючи світову фінансову кризу, загальний обсяг перевезень вантажу скоротився в 3,5 рази.

Річковий транспорт, який поряд із морським, є складовими водного виду транспорту, має значний потенціал для розвитку (з огляду на можливості зростання товарообороту та обсягів перевезень вантажів). Аналіз динаміки вантажних перевезень водним транспортом у структурі перевезень за видами транспорту наведено у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Структура вантажних перевезень водним транспортом у структурі перевезень за видами транспорту

Транспорт	2018 р.				Січень – травень 2019 р.			
	Вантажооборот		Перевезено вантажів		Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн. ткм.	у % до 2017 р.	млн. т.	у % до 2017 р.	млн. ткм.	у % до січня – травня 2018 р.	млн. т.	у % до січня – травня 2018 р.
<i>Загалом, у т.ч.:</i>	323473,9	102,4	624,5	103,8	139306,7	110,0	258,0	106,7
<i>Залізничний</i>	187215,6	96,0	344,1	98,3	79909,2	107,0	139,2	102,8
<i>Трубопровідний</i>	94378,9	117,0	106,7	109,8	42142,5	115,7	49,3	112,7
<i>Автомобільний</i>	37654,9	109,1	166,9	112,7	15469,3	109,8	67,8	111,4
<i>Водний</i>	3998,6	73,6	6,7	103,5	1688,3	121,7	1,7	91,8
<i>Авіаційний</i>	225,9	107,0	0,07	107,4	97,4	103,2	0,03	90,5

Джерело: [8]

Як свідчать дані табл. 2.1, у 2018 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 323,5 млрд. ткм., або 102,4% від обсягу 2017 р. У 2018 році підприємствами транспорту перевезено 624,5 млн. т. вантажів, що становить 103,8% від обсягів 2017 р. У 2018 році у загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 49,5%. Порівняно із 2017 р. обсяги закордонних перевезень вантажів збільшилися на 2,1%. У січні-травні 2019 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 139,3 млрд. ткм., або 110,0% від обсягу січня-травня 2018 р. За період січень-

травень 2019 року у загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 61,0%. Порівняно із січнем-травнем 2018 р. обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 11,7%.

Аналіз динаміки вантажних перевезень водним транспортом у структурі перевезень вказує, що вантажооборот річкового транспорту в структурі інших видів транспорту складає лише 1,24% (дані 2017 р.), а обсяги перевезень вантажів річковим транспортом в структурі перевезень вантажів всіма видами транспорту складають 1,07% (дані 2017 р.), що свідчить про значно менші від проектних показники використання водного транспорту та визначаються похідним характером попиту залежно від розвитку основних сегментоутворюючих галузей, які обслуговує водний (річковий) транспорт. Динаміка показників функціонування річкового транспорту України за період 2012–2019 рр. наведена у табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Структура показників функціонування річкового транспорту України за 2012–2019 рр.

Рік	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2012
Вантажооборот, млрд. ткм., в т. ч. за видами сполучення:	3,8	2,2	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5	1,6	0,421
Закордонне	3294,2	2010,1	1436,6	1171,4	1100,6	1287,4	1237,6	1167,5	0,354
Каботажне	542,5	207,9	311,8	215,8	257,5	284,3	227,4	372,7	0,687
Обсяг перевезень вантажів, млн. тон	7	6	4	3	3	3	3	3	0,429
Індекс обсягу перевезень вантажів, у % до попереднього року	136	82	75	66	111	100	115	120	-
Середня відстань перевезення однієї тони вантажів, км, в т.ч.	549	388	407	488	432	498	402	427	0,778
у міжнародному сполученні	991	965	1169	1021	955	1083	885	923	0,931
Інтенсивність перевезень вантажів, млн. ткм. на 1 км довжини шляхів	1,8	1,0	0,8	0,7	0,8	1,0	0,9	0,9	0,5
Рухомий склад, од.	2064	2040	2040	2040	1261	1321	1312	1401	0,679
Обсяг переробки вантажів річковими портами, млн. тон	6	7	7	4	4	4	4	4	0,667
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів, тис. км	2,2	2,1	2,1	1,6	1,6	2,1	1,9	1,9	0,727

Джерело: [8]

Кількісний аналіз динаміки показників функціонування річкового транспорту України за 2012–2019 рр. свідчить про падіння вантажообороту на 57,9%, в т. ч. за видами сполучення: закордонне – на 64,5%, каботажне – на 31,3%; обсягу перевезень вантажів – на 57,1%. За умов зменшення середньої відстані перевезення однієї тони вантажів на аналізований період на 22,3% знизилась інтенсивність перевезень вантажів на 50% та обсяг переробки вантажів річковими портами – на 33,3%. У період за 2012–2019 рр. спостерігалось погіршення інфраструктурних показників річкового транспорту: рухомого складу – на 32,1% та експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів – на 27,3%. Тобто за наявності мотиваційних чинників залучення річкового транспорту (низьких витрат на перевезення вантажів), об'єктивних можливостей щодо зростання обсягів перевезень вантажів немає з причини занепаду елементів річкової інфраструктури. Динаміка експорту-імпорту послуг річкового транспорту наведено у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Структура експорту-імпорту послуг річкового транспорту у 2012–2019 рр., тис. дол. США

Рік	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2012
Експорт	72735,7	82952,1	63091,2	42299,6	46342,3	44494,8	29944,4	41243,8	0,567
Імпорт	1214,8	1009,6	372,6	360,8	1087,6	600,8	351,1	531,9	0,437
Сальдо	71520,9	81942,5	62718,6	41938,8	45254,7	43894	29593,3	40711,9	-
Коефіцієнт покриття імпорту експортом	59,87	82,16	169,33	117,24	42,61	74,06	85,29	77,54	-

Джерело: [8]

Аналіз таблиці 2.3 вказав, що експорт послуг річкового транспорту у 2019 р. відносно 2012 р. зменшився на 43,3%; імпорт послуг річкового транспорту – на 56 % при збереженні позитивного сальдо зовнішньої торгівлі даними послугами у аналізований період, що є наслідком падіння виробництва і споживання. Аналіз рівня доданої вартості товарів, що імпортуються, вказав на високий ступінь обробки готової продукції, а в структурі товарів, що експортуються, переважають сировинні низько технологічні товари з низькою доданою вартістю, що перетворює Україну на сировинний придаток та створює умови для масової еміграції трудового населення країни.

Негативні тенденції, що проявилися у розвитку річкового транспорту (про що свідчать дані табл. 2.2 – табл. 2.3, згідно з якими немає жодного приросту щодо аналізованих показників) призвели до зростання питомої собівартості надання послуг річковим вантажним транспортом, і, як наслідок – падіння показників та проблем подальшого розвитку системи вантажних перевезень, яка б задовольняла національні інтереси та потреби усіх зацікавлених контрагентів.

Зниження обсягів перевезення вантажів вимагає проведення якісного аналізу причин занепаду перевізної діяльності річковим транспортом, формування нових концепцій річкових вантажних перевезень з метою пошуку шляхів відновлення функціонування галузі.

У контексті зазначеного актуальним стало проведення SWOT-аналізу діяльності річкового транспорту у сегменті вантажних перевезень, результати якого представлені у табл. 2.4.

Таблиця 2.4

**SWOT-аналіз діяльності річкового транспорту у сегменті вантажних перевезень,
станом на січень 2020 р.**

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - Наявність 16 річкових портів та терміналів з 60 млн. тон пропускною здатністю на рік. - Перевезення вантажів Дніпром, Дунаєм, Дністром, Південним Бугом, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Болгарії, Угорщини, Австрії, морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії. - Велика вантажопідйомність. - Універсальність. - Нижчі енерговитрати на перевезення вантажів відносно інших видів транспорту. - Нижчий рівень викидів CO₂, пилу, шкідливих речовин та гучності відносно інших видів транспорту. - Найнижча серед інших видів перевезень собівартість перевезення у перерахунку на одну умовну тону вантажу. - Висока логістична привабливість портів. - Висока пропускна спроможність портів. - Спрощений порядок виконання вантажних операцій та вищий рівень збереженості вантажів при їх стафіруванні у контейнери відносно залізничних та автомобільних перевезень. - Значний потенціал річкових перевезень через високу щільність розміщення вздовж водоєм Дніпра виробничих підприємств. 	<ul style="list-style-type: none"> - Низька швидкість перевезення вантажів. - Обмежена маневреність транспорту. - Кліматично обмежений період навігації. - Висока залежність від штормів і повеней, які ускладнюють навігації. - Недостатність гарантованих глибин для навантаження та проходу великих суден. - Моральне та фізичне зношення основних виробничих фондів: рухомого складу та об'єктів портової та шлюзової інфраструктури. - Дефіцит спеціалізованих контейнерних терміналів та великотоннажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів. - Повільне вдосконалення технологій перевезення річковим транспортом. - Неконкурентоспроможні вантажні тарифи на внутрішні контейнерні перевезення (невеликих партій вантажів) відносно залізничного та автомобільного транспорту (через високу вартість вантажно-розвантажувальних робіт). - Вищі вантажні тарифи порівняно із залізницею та автомобільним транспортом для суден класу «ріка-море», що здійснюють експортно-імпортні перевезення. - Обмеження на вхід суден під іноземним прапором до

Продовження таблиці 2.4

	<p>внутрішніх водних шляхів.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Неповне використання потенціалу водного транспорту та його поступове зниження. - Низький рівень комп'ютеризації та автоматизації технологічних процесів об'єктів інфраструктури (відсутність річстакерів – мобільних навантажувачів для контейнерів) тощо. - Низький рівень надання логістичних послуг.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - Збільшення вантажообігу на перспективу 5–15 рр. - Розвиток транзитного потенціалу (перспектива входження в ЄС). - залучення інвестицій в логістично привабливі річкові порти. - запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток внутрішнього водного транспорту, зокрема стимулювання оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в оновлення та будівництво річкових суден. - Інтеграція в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T. - Приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення, зокрема до водного маршруту Е-40. - Розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка – море». - Зростання кон'юнктури на міжнародних товарних ринках та ріст цін на основні експортні товари України. - Розвиток кораблебудування. - Доопрацювання ЗУ «Про внутрішній водний транспорт». - Розвиток гірничо-металургійного та аграрного комплексів як основних сегментів, які обслуговує річковий транспорт. - Впровадження стандартів ЄС, СОТ та НАТО у сфері вантажних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - Загальна економічна криза, ускладнена військовими діями на території країни, нестабільною політичною ситуацією, пандемією Covid-19. - Монополізація ринку окремими портовими операторами. - Державне регулювання ставок портових зборів та тарифів на доступ оператора до причалу. - Тенденція до зменшення вантажопотоків у портах. - Дискримінація окремих перевізників або вантажовласників. - Конфлікти з існуючими партнерами, що мають договори оренди, спільної діяльності. - Загострення міжгалузевої конкуренції з боку власного чи найманого автомобільного транспорту – при перевезенні дрібних партій вантажів; залізничного транспорту – при перевезенні великих партій вантажу за заниженими регульованими тарифами, сформованими під тиском крупних виробників металургійної та хімічної продукції та відставанням їх індексації від темпів зростання цін, що сприяє відтоку промислових вантажів на інші види транспорту внаслідок недобросовісної конкуренції. - Технологічні та екологічні аварії через незадовільний технічний стан об'єктів інфраструктури. - Конкуренція з боку морських портів інших країн Чорного моря.

Джерело: [12], [21].

Враховуючи результати проведеного аналізу, пріоритетними напрямками щодо розвитку річкового транспорту в Україні мають бути розробка науково обґрунтованої стратегії розвитку річкового транспорту в Україні та прийняття базового законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах, забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України, зокрема відновлення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд та забезпечення гарантованих габаритів судових ходів на всій протяжності водних шляхів. Невід'ємною складовою використання річкового транспортного потенціалу України має стати розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка-море» та будівництво національного річкового флоту із залученням

вітчизняних виробничих потужностей. Робота за цими напрямками дозволить підвищити конкурентоспроможність внутрішнього водного транспорту та національної транспортної системи України в цілому, а також виконати зобов'язання, що містить Угода про асоціацію України та ЄС.

Головною рікою в Україні є Дніпро, цей напрям необхідно розвивати. У цей час навігація Дніпром можлива майже весь рік, протягом 275–300 днів, при середній глибині 3,65 м і оціночній пропускній інфраструктурі в 35 млн. т. вантажів на рік. Потенційна вантажна база в районі Дніпра приблизно в два рази вища й досягає 70 млн. т. На Дніпрі також розташовано 27 спеціалізованих вантажних терміналів, 23 річкових портів, 6 шлюзів (Запорізький – один з найбільш глибоких шлюзів світу).

Таким чином, Україна має великий і нереалізований потенціал перевезень річковим транспортом. Перспективними регіонами для розвитку річкової навігації традиційно залишаються дві найбільші річки – Дніпро та Дунай. Розвиток інфраструктури та оновлення річкового флоту, ухвалення низки законодавчих ініціатив, спрямованих на спрощення роботи річкових перевізників, може стати додатковим фактором активізації економічної активності в Україні. З огляду на перспективність розвитку річкового сполучення в західному напрямі, актуальним є реалізація інфраструктурних проектів у партнерстві України та країн – членів ЄС.

2.2. Аналіз експортного потенціалу річкового транспорту України

Розширення річкового транспортування в Україні потребує усунення певних обмежень. Для збільшення вантажопотоку необхідно провести цілий ряд заходів, повністю оновити річкову інфраструктуру. За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин не

відповідають вимогам безпеки судноплавства. Для відновлення внутрішнього комерційного судноплавства необхідно проводити високовартісні та ресурсовитратні днопоглиблювальні роботи.

Крім того, 20% ресурсного парку річкових суден України непридатні до експлуатації. В Україні нараховується 590 річкових суховантажних барж загальною вантажопідйомністю 865,8 тис. т. і місткістю 1217,6 куб. м. Потужність буксирів оцінюється у 130 тис. кВт. Проте для цього сегменту характерний значний рівень зношення рухомого складу, оскільки до 85% суховантажів використовують понад 20 років [4].

Обмежувальними факторами активного використання річного транспорту наразі є: відсутність достатньої кількості терміналів; наявність мілинних ділянок (глибина яких становить 3,4 м); наявність шлюзів, що потребують ремонту.

Досвід європейських країн підтверджує тезу, що рентабельність річкових перевезень для ряду категорій вантажів значно перевершує інші способи доставки. Відкрити нові перспективи для української логістики та економіки допоможе покращення інфраструктури, наявність вільної конкуренції серед гравців ринку, а також більш активне використання внутрішніх водних шляхів України. В тому числі річкового судноплавного коридору Е-40, що з'єднає Чорне і Балтійське моря.

Транспортна інфраструктура внутрішніх водних шляхів України протягом останніх років активно відроджується, і річковий транспорт теж стає важливою логістичною складовою зернової логістики.

Компанія «Нібулон» вже втілює цю ідею в життя, створивши мережу власних елеваторів вздовж Південного Бугу і Дніпра. На зовнішньому рейді порту Миколаєва компанія за допомогою плавучих кранів налагодила рейдове перевантаження з річкових барж на морські судна.

Компанія «НІБУЛОН» перевезла внутрішніми водними шляхами понад 3,8 млн. тон різноманітних вантажів. Уже найближчим часом вантажний і пасажирський флот компанії нараховуватиме 100 одиниць – це надпотужні та

надсучасні судна, аналогів яким немає в Україні. А обсяги річкових перевезень будуть доведені до 6 млн. тон на рік.

Разом із успішною реалізацією інвестиційних проектів з відродження судноплавної та суднобудівної галузей «НІБУЛОН» продовжує активно розбудовувати мережу перевантажувальних терміналів. Черговий етап реалізації інвестиційного проекту – будівництво та введення в експлуатацію першого у Дніпропетровській області об'єкта компанії, перевантажувального річкового терміналу філії «Зеленодольська».

У 2019 році разом із успішною реалізацією інвестиційних проектів з розбудови мережі перевантажувальних терміналів, а також відродженням суднобудівної галузі, «НІБУЛОН» продовжив активно розвивати судноплавство на внутрішніх водних шляхах України, все більше переорієнтовуючи свої вантажні потоки на воду та зменшуючи таким чином завантаженість автомобільних шляхів. У результаті 2019 рік став найуспішнішим в історії судноплавної компанії «НІБУЛОН». Так, за минулий календарний рік від початку навігації судноплавна компанія ТОВ СП «НІБУЛОН» виконала 930 рейсів, транспортувавши внутрішніми водними шляхами понад 3,8 млн. тон, що перевищує показник попереднього року на 35 %. Загалом за час діяльності судноплавної компанії «НІБУЛОН» внутрішніми водними шляхами транспортовано близько 19,5 млн. тон вантажів, а отже, дороги країни розвантажено на понад 810 тис. вантажівок.

Окрім того, у 2017 році компанія відродила водні пасажирські перевезення в Україні, що стало її соціальним проектом. За власний кошт було виготовлено та встановлено плавучі понтонні причали на Кінбурнській косі, у Миколаєві та Очакові.

Компанія («НІБУЛОН») увійшла в топ-5 новаторів агросектора, створивши мережу з 27 сучасних перевантажувальних терміналів і комплексів з приймання, зберігання і відвантаження зернових та олійних культур. За потужністю одночасного зберігання зерна (2,1 млн. тон) зараз це найбільша термінальна мережа в Україні. У 2019-му компанія ввела в експлуатацію

найдовше спеціалізоване кранове судно класу «річка-море», побудоване за час незалежності України, 140-метровий NIBULON MAX.

Також серед досягнень 2019 року у розвитку річкового транспорту треба відзначити введення в експлуатацію 2019-го нового потужного перевантажувального терміналу з відвантаженням зернових та олійних культур компанії «НІБУЛОН» у с. Тернівка Вільнянського району Запорізької області, а також будівництво компанією перевантажувального терміналу в с. Мар'янське Апостолівського району Дніпропетровської області.

Так, понад 3 млн. тон вантажів перевезено Дніпром та Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом (у тому числі надання послуг стороннім організаціям), більше 800 тис. тон – Південним Бугом.

У 2019 році «НІБУЛОНівський» флот продовжив збільшувати номенклатуру транспортованих річками вантажів. Окрім зерна, судноплавна компанія перевозила металопродукцію, залізобетонні плити, пісок, палі та херсонські кавуни й дині.

Таких результатів компанії вдалося досягнути завдяки реалізації комплексної патріотичної інвестиційної програми з відродження Дніпра та Південного Бугу як транспортних артерій України, яка включає розбудову мережі сучасних перевантажувальних терміналів уздовж річок, відродження суднобудівної галузі, поліпшення українських судноплавних шляхів, та ряду ефективних управлінських рішень щодо організації вантажних річкових перевезень.

Протягом останніх років підприємство впроваджує нові логістичні підходи під час транспортування зерна з філій компанії до морських портів водним транспортом – комбіновані перевезення, щорічно збільшуючи обсяги. Це, в свою чергу, призводить до зниження навантаження на автомобільні шляхи України, знижує шкідливі викиди в повітря та дає можливість підвищити закупівельні ціни на збіжжя не лише на підприємствах з можливістю відвантаження на водний транспорт, але і на філіях, які орієнтовані на залізничний транспорт. ТОВ СП «НІБУЛОН»

планує збільшити обсяги комбінованих перевезень як по річці Дніпро, так і по річці Південний Буг порівняно з минулим роком на 50 %.

Завдяки днопоглиблювальним роботам на Південному Бузі, які «НІБУЛОН» провів самотужки, судноплавними стали 134 км водного шляху, й у 2016 році вперше за чверть століття цією річкою до Вознесенська (Миколаївська обл.) відправилося вантажне судно. А днопоглиблення проблемних ділянок Дніпра дає змогу максимально ефективно використовувати його потенціал, завантажуючи судна до проектної осадки, а значить збільшувати кількість транспортованих вантажів водним транспортом.

У рамках програми влітку 2019 року «НІБУЛОН» ввів в експлуатацію новий повністю автоматизований перевантажувальний термінал в Запорізькій області – філію «Тернівська» – та власними зусиллями виконав днопоглиблювальні роботи на р. Плоска Осокорівка, зробивши судноплавними непрохідні колись ділянки. За пів року діяльності філії «Тернівська» річкою з підприємства на зовнішній рейд морського порту Миколаїв уже транспортовано близько 135 тис. тон вантажів.

Сьогодні внутрішні водні шляхи становлять прихований потенціал, що здатен перетворитися на потужну економічну перевагу для розвитку інфраструктури України. В першу чергу це пов'язано з тим, що Україна має розгалужену річкову мережу, а водний транспорт, порівняно із автомобільним та залізничним, має низку переваг:

1. Низькі вантажні тарифи.
2. Висока пропускна здатність.
3. Низька капіталомісткість.
4. Екологічна безпека.
5. Низька собівартість перевезення.

Проте вже багато років логістика внутрішніх водних шляхів є скоріше економічним потенціалом, а не конкурентною перевагою, адже водний транспорт практично не використовується у зв'язку із численними податками

та зборами, зношеним рухомим складом, недосконалою матеріально-технічною базою та проблемою замулення українських рік.

Шляхами підвищення ефективності використання логістики внутрішніх водних шляхів можуть стати такі заходи:

- днопоглиблювальні роботи на Дніпрі та Дністровському лимані;
- модифікація терміналів на перевантаження вантажів всередині країни, а не тільки на їх відвантаження;
- запровадження безготівкової основи шлюзування;
- мінімізація портових, каналних, корабельних та інших зборів;
- запровадження єдиного закону регулювання внутрішніх водних шляхів;
- зниження вартості логістичних операцій та транспортування вантажів водним транспортом;
- збільшення фінансування державними компаніями і залучення інвестицій приватних інвесторів;
- відновлення застарілої матеріально-технічної бази та інфраструктурних об'єктів;
- розвиток перспективних внутрішніх водних маршрутів (Одер-Вісла-Прип'ять-Дніпро і Західна Двіна-Прип'ять-Дніпро з гирлового порту Рига-Херсон);
- зменшення частки логістичних витрат в українських портах на 30 - 40%, яка є перешкодою підвищення конкурентоспроможності продукції на світових ринках;
- розбудова інфраструктури на березі каналів і річок, що є дозволить мінімізувати фінансові та часові витрати;
- збільшення обсягів перевезення продукції до 40-50% річками України;
- розбудова розгалуженої системи судноплавних каналів;
- мінімізація тарифів на збори для транспортування вантажу внутрішніми водними шляхами суден під іноземними прапорами.

Використання потенційно існуючих можливостей, а саме логістики внутрішніх водних шляхів дасть істотний поштовх для подальшого

ефективного логістичного забезпечення розвитку вантажоперевезення. Використання водного транспорту для перевезення товарів стане альтернативою міжнародним автомагістралям, допоможе зменшити шкідливі викиди двоокису вуглецю в повітря, скоротити логістичну складову у вартості продукції та мінімізувати навантаження на автомобільні дороги [15].

Отже розвиток логістики внутрішніх водних шляхів та використання водного транспорту для перевезення товарів допоможе заощадити велику частку коштів державного бюджету та розкрити експортний потенціал річкового флоту України.

Висновки до розділу 2.

Ключовою проблемою в контексті відродження внутрішніх водних шляхів є розробка довготривалої стратегії розвитку внутрішніх водних шляхів. Стратегія повинна передбачати вирішення таких питань як розвиток і відновлення портової інфраструктури; впровадження стандартів ЄС у сфері внутрішніх водних шляхів; відродження судноплавства по інших річках, в тому числі малих; приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення, зокрема до водного маршруту Е-40. Ключовою умовою розвитку галузі є також розвиток кораблебудування в Україні. В рамках стратегії повинні бути означені перспективи перевезень суднами класу «ріка-море», вирішення проблем стабільного функціонування об'єктів водотранспортної інфраструктури, прийняття інших законів і підзаконних актів, в яких будуть прописані прозорі механізми регуляції діяльності у цій сфері.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ

3.1. Напрями підвищення ефективності експортного потенціалу річкового флоту України

Незважаючи на наявність великого перевізного потенціалу, вітчизняні річкові транспортні системи в цей час використовуються недостатньо ефективно. За роки ринкових реформ обсяг перевезень внутрішнім водним транспортом скоротився з 65,7 млн. т. в 1990 р., до 5,9 млн. т. в 2017 р. При цьому відбулося зменшення довжини судноплавних шляхів, значно погіршився стан матеріально-технічної бази транспортного флоту й портів. Зараз у водному транспорті технічно й морально застарілі судна становлять 81,9% флоту. У зв'язку із цим актуальним завданням стає дослідження можливостей регіональної транспортної водної системи й на цій основі підвищення її конкурентоспроможності й економічної ефективності.

Процеси глобалізації змінили географію транспортно-економічних зв'язків, як в окремих регіонах світу, так і у світі в цілому. У значній мірі змінилися й вимоги до транспорту, що забезпечує розвиток міжнародної торгівлі. У рамках світової транспортної системи підвищилася конкуренція між окремими видами транспорту, збільшився внесок морського, авіаційного й автомобільного транспорту в загальносвітовому вантажообігу при одночасному зниженні питомої ваги залізниць і внутрішніх водних шляхів.

Стратегічними перевагами внутрішнього водного транспорту є: - низька собівартість перевезень масових вантажів на далекі й середні відстані; - відносно низькі витрати на створення й утримання колії (капітальні вкладення на 1 км шляху на ріках в 3- 5 рази менші, чим на залізницях, і в 6 раз менші, чим на автомобільні шляхи); - високий рівень енергозбереження (залізничний локомотив споживає в 8 раз, а важковантажний автотransпортний засіб в 26 раз

більше енергії, чим річкове транспортне судно розраховуючи на один ткм.); - значні резерви пропускної здатності внутрішніх водних шляхів при обмежених можливостях розвитку мережі залізничних і автомобільних шляхів, у тому числі під'їзних колій до портів; - високий рівень безпеки (ушкодження внаслідок аварій на річковому транспорті відбуваються в 178 раз рідше, чим через аварії важковантажних транспортних засобів, і в 13 раз рідше, чим під час аварій на залізниці); - екологічність (зовнішні екологічні витрати в 5 раз нижче в порівнянні з автотранспортом і в 1, 2 рази - із залізничним).

Важливими факторами, що надають істотний вплив на функціонування внутрішнього водного транспорту в результаті процесів глобалізації стали: - вихід на перший план критеріїв вартості, часу і якості доставки товарів при визначенні способу транспортування й виду транспорту в рамках зовнішньоторговельних операцій; - перемикання вантажо- і пасажиропотоків на альтернативні види транспорту, у першу чергу, автомобільний, внаслідок процесів автомобілізації й підвищення економічності автотранспортних засобів; - відхід держав від прямого фінансування розвитку транспортної інфраструктури до моделей державно-приватного партнерства; - зміна характеру вантажопотоків, ріст у структурі перевезень частки вантажів з високим ступенем обробки, контейнеризація вантажопотоків; - активний розвиток посередницьких форм бізнесу, у першу чергу, логістики й транспортно-експедиторських послуг.

У цих умовах у багатьох країнах відбулася зміна транспортної політики. Основним її імперативом стало створення економічних передумов для повернення вантажопотоків на внутрішні водні шляхи й інтеграція внутрішніх водних шляхів у логістичні ланцюжки поставок. У цьому зв'язку особливий інтерес представляє проведення транспортної політики щодо розвитку внутрішнього водного транспорту в країнах Європейського союзу. Основні причини – поліпшення екології й зниження навантаження на автомобільні магістралі, багато з яких уже вичерпали свої провізні й пропускні спроможності.

В 2011 році Європейська Економічна Комісія ООН (ЄЕК ООН) опублікувала другу «Білу книгу» [26] де викладаються ключові елементи загальноєвропейського бачення перспектив ефективного й стійкого розвитку внутрішнього водного транспорту й пропонуються рекомендації по пріоритетних напрямках, таких як: координація розвитку мережі водних шляхів; координація заходів щодо модернізації судів внутрішнього плавання на загальноєвропейському рівні; стимулювання використання річкової інформаційної служби; інформаційна підтримка розвитку внутрішнього водного транспорту; формування ринку праці на внутрішньому водному транспорті; охорона навколишнього середовища й зниження «вуглецевого сліду»; зміцнення організаційної й нормативно-правової основи внутрішнього водного транспорту.

З 2014 р. у ЄС діє Програма дій і розвитку в області судноплавства й внутрішніх водних шляхів у Європі (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe – NAIADES II [24], яка сфокусована на таких напрямках, як ринки, інфраструктура, екологія, річкові інформаційні служби, кадри, інтеграційна політика.

Відмінностями даної програми є те, що в окремі напрямки виділені: - екологія – у рамках якої передбачається введення екологічних норм Euro-6 до 2020 року для нових і існуючих суднових двигунів, надання державної підтримки тим, хто раніше інших перейде на ці стандарти; - річкові інформаційні служби, розвиток яких повинний сприяти більш ефективному й безпечному використанню водних шляхів, шлюзів, мостів і терміналів за допомогою оптимізації електронного обміну даними; - інтеграційна політика, націлена на забезпечення ефективної координації планів розвитку внутрішніх водних шляхів із планами розвитку всіх інших складових європейської транспортної системи; - інфраструктура - додатково передбачає необхідність урахування внутрішнього водного транспорту при розробці мультимодальних коридорів.

Реалізація Програми NAIADESII і вдосконалювання інфраструктури мультимодальних коридорів потребують істотних інвестицій і створення інноваційних фінансових інструментів і програм, зокрема, до яких відносяться: проект «Марко Поло-II», створений у підтримку перерозподілу вантажопотоків з автомобільного й залізничного транспорту на каботажний морський і внутрішній водний транспорт; програма Транспортних досліджень у рамках дослідницької Рамкової програми (FP7), пов'язана з безпекою на транспорті, створенням «нових зелених» і «розумних» транспортних систем. Інвестиції у внутрішній водний транспорт і його інфраструктуру в державах-членах ЄС переважно підтримуються інструментами Європейського фонду регіонального розвитку (ЄФРР) і Резервного фонду, а також фінансовими коштами для розвитку Транс'європейської транспортної мережі (ТЕС-Т).

Згідно зі звітом «Внутрішнє судноплавство в Європі» [25], опублікованому в 2011 р. до 2020 р. Європа планує подвоїти існуючу частку ринку перевезень внутрішнім водним транспортом до 10% - 12%, що забезпечить економію зовнішніх витрат у більш ніж 2 млрд. євро в рік. Це також дозволить скоротити на 30% викиди CO₂ і на 90% зменшити забруднення атмосфери, що приведе до додаткової економії в 500 млн. євро. До 2030 р. планується 30 % від загального обсягу перевезених автомобільним транспортом вантажів на відстань понад 300 км переключити на інші види транспорту, зокрема залізничний і водний транспорт. До 2050 року ця частка повинна скласти вже більш 50%.

Вивчення закордонного досвіду в області державного регулювання внутрішнього водного транспорту дозволяє зрозуміти закономірності й тенденції цього глобального явища, оцінити його переваги й недоліки, щоб використовувати отримані знання для стимулювання розвитку вітчизняного внутрішнього водного транспорту й підвищення його ролі в транспортній системі.

3.2. Перспективи стійкого розвитку річкового флоту України

Сьогодні Євросоюз працює в напрямку відкриття транспортного коридору E-40 «Балтика – Чорне море», який по маршруту Гданськ – Варшава – Брест – Пінськ – Київ – Херсон повинен з'єднати Польщу, Білорусь і Україну по Віслі, Західному Бузі, Прип'яті й Дніпру. Проект E-40 планується реалізувати переважно за рахунок європейських грошей. На його реалізацію, за експертними оцінками, сумарно буде потрібно близько 12,72 млрд. євро. Ділянка E-40, що проходить по території України, від Бреста до Херсона (Дніпро-Бузький канал, Прип'ять, Дніпро) повністю судноплавна. По ній можуть переміщатися баржі проектів 775 і 775А вантажопідйомністю до 1100 тон. По цьому показнику баржі є еквівалентом потягу, баржа-площадка з вантажопідйомністю 900 т. заміняє 18 вагонів або 45 двадцятитонних вантажівок, й можуть перевозити різні насипні й навалочні вантажі: зернові вантажі, будматеріали, металопродукт, а також проектні вантажі. Можна також організувати доставку баржами будь-яких генеральних вантажів у контейнерах. Роботи на українській території потребують близько 3 млрд. євро. Позитивний ефект проект буде мати не тільки на етапі освоєння інвестицій при створенні різноманітних об'єктів інфраструктури річкового судноплавства, модернізації гідротехнічних споруд, але й у довгостроковому плані за рахунок активного залучення на E-40 міжнародних контейнерних вантажів, він стане серйозним імпульсом для розвитку транспортної системи України. Отже проект вигідний тим, що дозволить збільшити обсяги вантажоперевезень по воді, які обходяться дешевше, чим доставка вантажів по залізній або автомобільним дорогам. Більше того, проект реалізується з урахуванням освоєння досить депресивних регіонів, де немає інших точок росту для економіки, і сама участь у проекті може стати поштовхом у розвитку.

Але, при створенні водного шляху E-40 необхідно врахувати як сильні так і слабкі сторони участі України у даному проекті.

Таблиця 3.1.

SWOT-аналіз перспектив участі України у проєкті водного шляху Е-40

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Державна зацікавленість та підтримка 2. Потенціал попиту 3. Матеріальна база	1. Скорочення обсягів перевезень по ріках вантажів і пасажирів 2. Нестача суден змішаного «ріка-море» плавання 3. Значна частина комплектувального устаткування в Україні не виробляється 4. Зниження пропускної здатності ряду ділянок внутрішніх водних шляхів 5. Екологічні ризики 6. Висока вартість перевезень
Можливості	Загрози
1. Розширення мережі перевезень суднами типу «ріка – море» 2. Збільшення товарообігу між Білоруссю, Польщею та Україною 3. Виведення на новий рівень торгових шляхів з Європейським Союзом 4. Відновлення запиту на судноплавство внутрішніми водними шляхами 5. Сприяння залученню інвестицій в регіон та створенню нових робочих місць 6. Переорієнтація вантажопотоків з Балтії на порти Чорного моря 7. Вдосконалювання тарифного, податкового й нормативно-правового регулювання	1. Проєкт передбачає суттєві зміни в річках 2. Потенційні ризики для навколишнього середовища

Джерело: [21]

До сильних сторін варто віднести:

1. Державна зацікавленість та підтримка. Міністерство інфраструктури України прийняло концепцію розвитку транспорту до 2030 року «Drive Ukraine 2030», у якій використанню річкового транспорту приділено дуже багато уваги. А проєкт водного коридору Е40 згадується як пріоритетний. Також, в програмі «Дорожня карта та першочергові пріоритети реалізації Стратегії «Україна-2020» передбачено в межах одного з векторів руху, а саме вектору розвитку, реалізацію реформи транспортної інфраструктури;

2. Потенціал попиту. Річкові перевезення мають значний потенціал росту. Сьогодні (2017 р.) потенційна вантажна база ріки Дніпро становить 16-18 млн. т., а в перспективі до 2026 р. вона виросте до 28-32 млн. т. Основні користувачі - ГМК і аграрні вантажі, які займають 84% потенційної бази. Сьогодні частка річкового транспорту в загальній структурі перевезень в Україні становить лише 0,4%, однак прогнозується, що з розвитком транспортної системи баланс вантажоперевезень буде вирівнюватися й частка річкових перевезень виросте.

3. Матеріальна база. Сьогодні в Україні є 11 річкових (р. Дніпро й Південний Буг) і 13 морських портів. В Україні є можливості в створенні судів змішаного (ріка-море) плавання, які можуть доставляти вантажі з пунктів розташованих усередині країни, у морські вітчизняні й закордонні порти без проміжних перевантажень (10 великих суднобудівних підприємств, з яких 5 будують судна та 15 науково-проектних організацій). За розрахунками Центру транспортних стратегій разом з компанією «Укррічфлот», для задоволення попиту на річкові перевезення обсягом близько 32 млн. т., необхідне будівництво більш 250 одиниць річкового флоту, на що буде потрібно близько 1,6 млрд. дол. інвестицій. Ці кошти, за оцінками експертів, за 10 років згенерують у суднобудуванні, суміжних галузях і річкових перевезеннях створення більше 8,3 тис. робочих місць, близько 732 млн. дол. бюджетних відрахувань і більше 1 млрд. дол. виплат заробітної плати.

Слабкими сторонами участі України є:

1. Скорочення обсягів перевезень по ріках вантажів і пасажирів. Падіння промислового виробництва, практична відсутність інвестиційної активності, падіння обсягів будівництва, порушення господарських зв'язків і платоспроможного попиту населення на перевезення призвели до значного скорочення обсягів перевезень по ріках вантажів і пасажирів. Падіння обсягів перевезень відбулося переважно за рахунок падіння внутрішніх перевезень - вони знизилися з 16,4 млн. т. (2002 р.) до 5,9 млн. т. в 2017 р., іноземні перевезення впали з 2,7 млн. т. до 1,2 млн. т.

2. Нестача суден змішаного «ріка-море» плавання. Наявний потенціал річкового флоту протягом останніх десятиліть зменшувався через закінчення терміну експлуатації. Якщо в 2002 р. річковий транспорт становив 2001 од., то в 2016 р. – 1312 од. Зараз у водному транспорті технічно й морально застарілі судна становлять 81,9% флоту.

3. Значна частина комплектувального устаткування в Україні не виробляється. При закупівлі за кордоном ці компоненти обкладаються ввізними митами на імпорте суднове устаткування, яке становить до 70% у вартості

готового судна. У результаті вартість судів для внутрішнього ринку зростає до 20-25%, а загальний податковий тягар досягає 30% від ціни кінцевої продукції. У результаті на вітчизняних верфях не вигідно будувати флот для національних потреб. В Україні здійснюється будівництво корабельних корпусів. Добудування й оснащення судів ведеться в Західній Європі. Наприклад, Нідерланди щорічно купують для добудування близько 50 корпусів комерційних судів як України так і з Росії, й Китаю.

4. Зниження пропускної здатності ряду ділянок внутрішніх водних шляхів. На внутрішніх водних шляхах існує ряд так званих «вузьких місць», до яких належать роботи з уніфікації глибин, ремонти й реконструкції шлюзованих систем. Зокрема, якщо розглянути судноплавну частину Дніпра з гарантованими глибинами 3,65 м, то у зв'язку з не здійсненням своєчасних днопоглиблювальних і гідротехнічних робіт на окремих ділянках, при максимальних рівнях води, глибини досягають тільки 3,40 м. Сьогодні розчищення часто відбуваються тільки там, де є пісковий ресурс, що більше схоже на видобуток піску на продаж, ніж на вирішення проблем днопоглиблення.

Ще одним стримуючим фактором розвитку річкових перевезень по Дніпру є обмеження габаритів суднового ходу в районі Дніпродзержинської й Канівської ГЕС на рівні осадки 3 м, що не дозволяє судам вантажопідйомністю більше 2800 т. заходити вище по Дніпру.

5. Екологічні ризики. Екосистема Дніпра і водосховищ знаходиться на критичній позначці. На думку голови громадської організації «Чистий Дніпро» Дмитра Надєєва [6] у створенні водного шляху Е-40 є ризики - можливе радіоактивне забруднення й загроза зміни гідроморфологічних характеристик усього регіону, знищення цінних угідь національних парків, загроза існуванню деяким видам птахів і тварин.

З рядом екологічних проблем також пов'язане й обміління Дніпра, а саме зменшенням проточності й розширенням площі мілководних ділянок. Вони були викликані зливом мінеральних добрив з полів і забрудненням вод стоками

промислових підприємств і тваринницьких комплексів. Особливо високе навантаження на водні ресурси спостерігається на ділянці Нижнього Дніпра (від Дніпродзержинської ГЕС до устя): тут необоротно використовується 76% води й скидається 83% усіх забруднених вод. Серед основних причин обміління також відзначають роботу дніпровських водоймищ. Оскільки вода у водоймищах застоюється, відбувається інтенсифікація накопичення мулу, чому також сприяє абразія й руйнування берегів.

Крім того каскад Дніпровських водоймищ перетворюється в ланцюжок боліт через те, що в ньому безконтрольно розмножується водяний горіх. Наприклад, Київське водоймище на 5% покрите їм, і щороку їм заростають чергові 50 кв. км ріки. Тож, ріки потрібно чистити від водяного горіха, і чим швидше – тим краще, але не можна, тому що водяний горіх внесений у Червону книгу. При цьому в європейських країнах після того, як він розрісся, його виключили із Червоних книг. Але в Україні через водяний горіх пропливати по деяких ділянках ріки неможливо, так само як і очистити фарватер від піщаних наносів і відкладань на дні.

6. Висока вартість перевезень. Через відсутність днопоглиблення несамохідні судна завантажуються тільки на 65%. Вартість транспортування тони вантажу із Кременчука в Миколаїв річковим транспортом у півтора рази дорожча чим по залізниці. Для здійснення перевезень внутрішнім річковим транспортом перевізникові потрібно оплатити кілька зборів: за лоцманське проведення, портовий збір, збір за шлюзування, збір за розведення мостів.

Лоцманський збір є найбільшим по розміру серед усіх зборів. Він може досягати 7 дол./т. для судна вантажопідйомністю до 3 тис. т, тобто більш 20 тис. дол. за рейд. В Україні існує встановлений державою обов'язок брати на борт лоцмана, який дає «рекомендації» щодо безпеки на судновому каналі. При цьому відповідальність лоцмана за рекомендації не визначена.

Для проходження річкових судів з Миколаєва в річкові порти Дніпра необхідно двічі оформляти «відхід-прихід».

Оплата за шлюзування становить близько 1 дол./т. Кошти від збору надходять до фонду підтримки й реконструкції шлюзів ГП «Укрводшлях». Але надходження від зборів не забезпечують не тільки реконструкції, але й поточного ремонту шлюзів. У результаті хронічного недофінансування 85% інфраструктури судноплавних шлюзів зношені.

Вартість розведення моста варіюється від 984 дол. за розведення Кременчуцького моста до 1968 дол. за розведення Дніпропетровського моста.

Наявність сильних і слабких сторін участі України в проекті Е-40 потребує розробки системи адекватних інституціонально-економічних заходів, їх техніко-економічного обґрунтування, та дозволяє визначити першочергові завдання для розвитку транспортної водної системи:

- створення умов для перерозподілу вантажопотоків з наземних видів транспорту на внутрішній водний транспорт для забезпечення збалансованого розвитку транспортної системи;
- забезпечення росту конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту стосовно інших видів транспорту;
- відновлення річкового флоту;
- відновлення пропускної здатності внутрішніх водних шляхів, шляхом розширення «вузьких місць», що лімітують пропускну здатність, проведення днопоглиблювальних робіт, ремонту й реконструкції шлюзованих систем;
- проведення екологічного аудиту територій водного шляху з метою оцінки впливу на оточуюче середовище;
- вдосконалення тарифного, податкового й нормативно-правового регулювання з метою більш раціонального розподілу перевезень між видами транспорту.

Висновки до розділу 3.

Участь України в європейській ініціативі відновлення річкового шляху Е-40 є ключовим для розвитку транспортного водного комплексу. Використання всіх переваг транзитного потенціалу України дозволить відновити й

диверсифікувати транзитні вантажопотоки, розвивати транспортні послуги й товарообмін між країнами-учасницями реалізації даного проекту.

Для розвитку вітчизняних транспортних послуг і активізації ролі водного транспорту слід ураховувати досвід закордонних країн, з метою виявлення успішних методик рішення певних проблем і можливостей впровадження їх в Україні. Засвоєння в цілому позитивного європейського досвіду доцільно й важливо для зниження ризиків вітчизняної економіки в таких областях як перерозподіл вантажопотоків, запуск принципово нових стратегій підтримки інфраструктурних проектів, погіршення екології.

Очікувані результати реалізації проекту відновлення річкового шляху Е-40:

- входження України в європейську водну транспортну систему;
- створення збалансованої, надійної й безпечної інфраструктури внутрішніх водних шляхів на основі реалізації комплексних проектів модернізації судноплавних гідротехнічних споруджень, будівництва нових транспортних сполучень, відновлення й оптимізації складу обслуговуючого флоту;
- створення сучасного річкового флоту для перевезень вантажів по внутрішніх водних шляхах і в змішаному ріка-море плаванні, що забезпечить високу конкурентоспроможність вітчизняних судноплавних компаній на внутрішньому й зовнішньому ринках транспортних послуг;
- розвиток регіонів за рахунок розвитку портової інфраструктури, створення термінально-розподільної логістичної мережі й мультимодальних комплексів на внутрішніх водних шляхах.

Але, в першу чергу, реалізація проекту відновлення річкового шляху Е-40 потребує розробки системи адекватних інституціонально-економічних заходів, а її ефективність повинна бути підтверджена розрахунками соціально-економічного ефекту від зниження транспортних витрат, зовнішніх екологічних витрат, бюджетних видатків на утримання й розвиток транспортної інфраструктури.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Незважаючи на наявність великого перевізного потенціалу, вітчизняні річкові транспортні системи в цей час використовуються недостатньо ефективно. За роки ринкових реформ обсяг перевезень внутрішнім водним транспортом скоротився з 65,7 млн. т. в 1990 р., до 5,9 млн. т. в 2017 р. При цьому відбулося зменшення довжини судноплавних шляхів, значно погіршився стан матеріально-технічної бази транспортного флоту й портів. Зараз у водному транспорті технічно й морально застарілі судна становлять 81,9% флоту.

Внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства, лише трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. Для відновлення комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському перекаті та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг, де глибина річки сягає всього 1,6 м при необхідному мінімумі в 2,9 м. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра та Прип'яті, рух по Десні практично припинилися, що пов'язано з обмілінням на 1 м згаданих річок в цьому районі. Вище м. Дніпропетровськ рух вантажних суден практично не здійснюється через наявність проблемної для судноплавства ділянки – підводних скель між містами Дніпродзержинськ та Дніпропетровськ.

Внаслідок незадовільного технічного стану шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі водосховищ найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське – (66,7 %) водосховища. Решта водосховищ експлуатується на третину

(Каховське – 37,4 %; Київське – 32,2 %; Дніпровське – 30 %) і менше (Дніпродзержинське – 12,5 %, Канівське – 11,5 %).

Погіршення стану річкового господарства викликане скороченням інвестицій в основний капітал. За даними Держстату тільки з 2017 по 2019 рр. інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 212,6 млн. грн. до 144,5 млн. грн. у фактичних цінах, що призвело до погіршення стану судноплавних шляхів, згорання в Україні виробничої та транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей судноремонтних заводів. На даний час їх ресурсний потенціал в середньому використовують на 25-30 %.

У зв'язку із цим актуальним завданням стає дослідження можливостей регіональної транспортної водної системи й на цій основі підвищення її конкурентоспроможності й економічної ефективності.

Стратегічними перевагами внутрішнього водного транспорту є:

- низька собівартість перевезень масових вантажів на далекі й середні відстані;
- відносно низькі витрати на створення й утримання колії (капітальні вкладення на 1 км шляху на ріках в 3- 5 рази менші, чим на залізницях, і в 6 раз менші, чим на автомобільні шляхи);
- високий рівень енергозбереження (залізничний локомотив споживає в 8 раз, а важковантажний автотранспортний засіб в 26 раз більше енергії, чим річкове транспортне судно розраховуючи на один ткм.);
- значні резерви пропускної здатності внутрішніх водних шляхів при обмежених можливостях розвитку мережі залізничних і автомобільних шляхів, у тому числі під'їзних колій до портів;
- високий рівень безпеки (ушкодження внаслідок аварій на річковому транспорті відбуваються в 178 раз рідше, чим через аварії важковантажних транспортних засобів, і в 13 раз рідше, чим під час аварій на залізниці);
- екологічність (зовнішні екологічні витрати в 5 раз нижче в порівнянні з автотранспортом і в 1, 2 рази - із залізничним).

Важливими факторами, що надають істотний вплив на функціонування внутрішнього водного транспорту в результаті процесів глобалізації стали:

- вихід на перший план критеріїв вартості, часу і якості доставки товарів при визначенні способу транспортування й виду транспорту в рамках зовнішньоторговельних операцій;
- перемикання вантажо- і пасажиропотоків на альтернативні види транспорту, у першу чергу, автомобільний, внаслідок процесів автомобілізації й підвищення економічності автотранспортних засобів;
- відхід держав від прямого фінансування розвитку транспортної інфраструктури до моделей державно-приватного партнерства;
- зміна характеру вантажопотоків, ріст у структурі перевезень частки вантажів з високим ступенем обробки, контейнеризація вантажопотоків;
- активний розвиток посередницьких форм бізнесу, у першу чергу, логістики й транспортно-експедиторських послуг.

Вивчення закордонного досвіду в області державного регулювання внутрішнього водного транспорту дозволяє зрозуміти закономірності й тенденції цього глобального явища, оцінити його переваги й недоліки, щоб використовувати отримані знання для стимулювання розвитку вітчизняного внутрішнього водного транспорту й підвищення його ролі в транспортній системі.

В Євросоюзі протягом останніх десяти років активно розвивають річковий транспорт як пріоритетний вид перевезень з огляду на необхідність досягнення таких глобальних стратегічних цілей як зменшення енергозалежності економік країн-членів ЄС та скорочення викидів парникових газів в атмосферу, а також забезпечення конкурентоспроможності європейської транспортної системи та високого рівня мобільності. Зокрема, Європейська Комісія намагається стимулювати розвиток внутрішнього водного транспорту у спосіб якомога ширшої його інтеграції в мультимодальні логістичні ланцюги і включення в Транс'європейську транспортну мережу TEN-T. Згідно з Білою

книгою ЄС річковий транспорт відіграватиме все більшу роль у перевезенні товарів у внутрішні регіони країн та у поєднанні європейських морів.

Сьогодні Євросоюз працює в напрямку відкриття транспортного коридору E-40 «Балтика – Чорне море», який по маршруту Гданськ – Варшава – Брест – Пінськ – Київ – Херсон повинен з'єднати Польщу, Білорусь і Україну по Віслі, Західному Бузі, Прип'яті й Дніпру. Ділянка E-40, що проходить по території України, від Бреста до Херсона (Дніпро-Бузький канал, Прип'ять, Дніпро) повністю судноплавна. По ній можуть переміщатися баржі проектів 775 і 775А вантажопідйомністю до 1100 тон. По цьому показнику баржі є еквівалентом потягу, баржа-площадка г вантажопідйомністю 900 т. заміняє 18 вагонів або 45 двадцятитонних вантажівок, й можуть перевозити різні насипні й навалочні вантажі: зернові вантажі, будматеріали, металопрокат, а також проектні вантажі. Можна також організувати доставку баржами будь-яких генеральних вантажів у контейнерах. Роботи на українській території потребують близько 3 млрд. євро. Позитивний ефект проект буде мати не тільки на етапі освоєння інвестицій при створенні різноманітних об'єктів інфраструктури річкового судноплавства, модернізації гідротехнічних споруд, але й у довгостроковому плані за рахунок активного залучення на E-40 міжнародних контейнерних вантажів, він стане серйозним імпульсом для розвитку транспортної системи України. Отже проект вигідний тим, що дозволить збільшити обсяги вантажоперевезень по воді, які обходяться дешевше, чим доставка вантажів по залізній або автомобільним дорогам. Більше того, проект реалізується з урахуванням освоєння досить депресивних регіонів, де немає інших точок росту для економіки, і сама участь у проекті може стати поштовхом у розвитку.

Наявність сильних і слабких сторін участі України в проекті E-40 потребує розробки системи адекватних інституціонально-економічних заходів, їх техніко-економічного обґрунтування, та дозволяє визначити першочергові завдання для розвитку транспортної водної системи:

- створення умов для перерозподілу вантажопотоків з наземних видів транспорту на внутрішній водний транспорт для забезпечення збалансованого розвитку транспортної системи;
- забезпечення росту конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту стосовно інших видів транспорту;
- відновлення річкового флоту;
- відновлення пропускної здатності внутрішніх водних шляхів, шляхом розширення «вузьких місць», що лімітують пропускну здатність, проведення днопоглиблювальних робіт, ремонту й реконструкції шлюзованих систем;
- проведення екологічного аудиту територій водного шляху з метою оцінки впливу на оточуюче середовище;
- вдосконалювання тарифного, податкового й нормативно-правового регулювання з метою більш раціонального розподілу перевезень між видами транспорту.

Участь України в європейській ініціативі відновлення річкового шляху E-40 є ключовим для розвитку транспортного водного комплексу. Використання всіх переваг транзитного потенціалу України дозволить відновити й диверсифікувати транзитні вантажопотоки, розвивати транспортні послуги й товарообмін між країнами-учасниками реалізації даного проекту.

Для розвитку вітчизняних транспортних послуг і активізації ролі водного транспорту слід урахувувати досвід закордонних країн, з метою виявлення успішних методик рішення певних проблем і можливостей впровадження їх в Україні. Засвоєння в цілому позитивного європейського досвіду доцільно й важливо для зниження ризиків вітчизняної економіки в таких областях як перерозподіл вантажопотоків, запуск принципово нових стратегій підтримки інфраструктурних проєктів, погіршення екології.

Очікувані результати реалізації проєкту відновлення річкового шляху E-40:

- входження України в європейську водну транспортну систему;

- створення збалансованої, надійної й безпечної інфраструктури внутрішніх водних шляхів на основі реалізації комплексних проектів модернізації судноплавних гідротехнічних споруджень, будівництва нових транспортних сполучень, відновлення й оптимізації складу обслуговуючого флоту;
- створення сучасного річкового флоту для перевезень вантажів по внутрішніх водних шляхах і в змішаному ріка-море плаванні, що забезпечить високу конкурентоспроможність вітчизняних судноплавних компаній на внутрішньому й зовнішньому ринках транспортних послуг;
- розвиток регіонів за рахунок розвитку портової інфраструктури, створення термінально-розподільної логістичної мережі й мультимодальних комплексів на внутрішніх водних шляхах.

Але, в першу чергу, реалізація проекту відновлення річкового шляху Е-40 потребує розробки системи адекватних інституціонально-економічних заходів, а її ефективність повинна бути підтверджена розрахунками соціально-економічного ефекту від зниження транспортних витрат, зовнішніх екологічних витрат, бюджетних видатків на утримання й розвиток транспортної інфраструктури.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Білоусова С. В., Аніщенко О. В. Річковий транспорт: економічні передумови та ресурсний потенціал. Бізнес-навігатор. Вип.4-1. 2017. С. 65-68.
2. Вікіпедія [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <https://www.google.com.ua/>
3. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку // Провсе. Перша незалежна тернопільська газета, 17.06.2016. [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-iperspektyvy-rozvytku/>
4. Вузькі шляхи великого експорту. Baker Tilly: веб-сайт. URL: <http://www.bakertilly.ua/news/id1190>
5. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Річковий транспорт як вирішення проблем зернової логістики. Агросвіт. №24. 2017. С. 49-52.
6. Громадська організація «Чистий Дніпро». Офіційний сайт. [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <https://chystiydnipro.com/>
7. 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.
8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.ukrstat.gov.ua>
9. Закон України «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
10. Затулко К. А. Історико-правові аспекти розвитку господарських відносин на внутрішньому водному транспорті в радянський період. Держава та регіони. Сер. Право. Вип. 1. 2018. С. 54-60.
11. Інформаційно-довідковий сайт «Україна» / Транспорт. Морський і річковий транспорт. України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: http://proukraine.net.ua/transport/water_transport/water_transport.htm

12. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2015 році. К. : Міністерство екології та природних ресурсів України, ФОР Грін Д.С. 2017. 308 с.

13. Огороков 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. Вип.12. 2016. С. 62-68.

14. Онлайн журнал «Агробізнес сьогодні». Хто повезе наступний урожай? – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://agrobusiness.com.ua/agro/podiia/item/13445-khto-poveze-nastupnyi-urozhai.html>

15. Онлайн платформа Cfts.org.ua./ Розвиток внутрішніх водних шляхів – дорога до євроінтеграції. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/rozvitok_vnutrishnikh_vodnikh_shlyakhiv__doroga_do_evro_integratsi_251

16. Підлісний П. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку. Економіст. №1. 2016. С. 10-20.

17. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту. Аграрне інформаційне агентство. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/po-dnipru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitkuvodnogo-transportu>.

18. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України від 06.09.2019 р. №1182-1. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66739.

19. Прокопенко В. В. Поняття та правова основа діяльності водного транспорту України: митний аспект. Lexportus. №2. 2018. С. 169-179.

20. Річковий транспорт має великий економічний та екологічний потенціал. Українське право.

URL://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/richkovyy-transport-maye-velykyy-ekonomichnyy-taekologichnyy-potentsial/

21. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 №543.

URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html>.

22. Транспорт і зв'язок України: статистичний збірник / за редакцією І. Петренко. Київ : Державний комітет статистики України, 2018, 153 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf.

23. Український річний флот [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrriichflot.ua/ua>.

24. European Commission staff working document: Towards «NAIADES II» Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EUtransport area, Brussels, 31.5.2012, SWD(2012) 168 final

25. Report «Inland Navigation in Europe». [Електронний ресурс]/ Режим доступу:http://www.inlandnavigation.eu/uploads/INE%20activity%20reports/ine_ar_2011.pdf

26. Unесе. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <https://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-189r.pdf>