

## ДОЦІЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Ефективна організація перевезень – важливе питання не тільки для підприємства, а й для держави. Наприклад, якщо використовувати лише залізничний транспорт, це приведе до занепаду іншого, зупиниться проведення експлуатаційних робіт тощо.

Внутрішній водний транспорт (річковий транспорт) – транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів судами внутрішніми водними шляхами, як природними (річки, озера, такі штучними (канали, водосховища).

В європейських країнах популярність використання річкового транспорту обумовлена його відносно низькою затратністю, більшою ефективністю та екологічністю. В Україні ж, де є і можливість, і необхідність розвитку річкового судноплавства, ситуація в останні роки тільки погіршувалася.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4 400 км: один тільки Дніпро має протяжність майже 1 200 км. У нашій країні судноплавними є Дунай, Дніпро і Південний Буг - всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять до п'ятірки найбільших річок Європи. Крім цього, існує приблизно тридцять річок. Однак відсутність достатнього фінансування галузі протягом останніх десятиліть призвело до скорочення довжини річкових шляхів майже в два рази, також як і до замулювання дна.

Логістика внутрішнім водним транспортом ефективніше, але вимагає великих витрат за часом і має сезонні обмеження. Уздовж річки Дніпро розташовані 13 вантажних терміналів і 10 річкових портів, а її пропускна здатність досягає 70 млн т на рік. При однаковому показнику витрачання палива, річковим транспортом можна перевезти в 2,5 рази більше вантажу, ніж автомобільним, і на 30% більше, ніж залізницею.

За всіма іншими порівняльними характеристиками річкового транспортування вантажів також має перевагу перед наземними видами транспорту, поступаючись їм лише за термінами доставки. Наприклад, тривалість водного маршруту Очаків-Кременчук-Очаків займає 10 діб, а доставка вантажу з Кременчука до Миколаєва залізницею - всього 48 годин.

Річковий транспорт, на відміну від наземного, має виражену сезонність: в середньому Дніпро замерзає на 2-3 місяці на рік. Винятком став 2015 рік - зима була нетипово теплою і тривала всього 46 діб. Завдяки такому потеплінню кількість рейсів в період навігації збільшується. У зимовий період з'являється необхідність використання криголамів, що тягне за собою додаткові витрати. Крім того, гирлі Дніпра знаходиться в 100 км від глибоководних портів, а це змушує використовувати рейдові баржі.

Річкові круїзи сприяють розвитку туризму. У Європі, наприклад, дуже популярні круїзи по Дунаю: ця річка протікає через десяток великих міст, захоплюючи чотири столиці Відень, Белград, Будапешт і Братиславу. Однак, в Україні річкові круїзи зазвичай обмежуються Київської та сусідніми областями, оскільки для більш масштабних проектів немає достатньо розвиненої інфраструктури.

Технічна база річкового транспорту в Україні застаріла мінімум на два десятки років. В Україні не вистачає перевантажних пунктів, навантажувального та розвантажувального обладнання, а термін експлуатації понад 80% українських річкових суден перевищує 20 років. Більш того, вік деяких судноплавних шлюзів скоро досягне максимально допустимі 70 років. Експлуатація застарілого обладнання може призвести до техногенної катастрофи.

Бізнес і ціноутворення річкових перевезень в Україні в порівнянні з Європою. В Україні, на відміну від європейських країн, річкові перевезення є дорогим видом транспорту. Це пов'язано з тим, що в загальну вартість перевезень, крім прямих матеріальних і експлуатаційних витрат, входить цілий ряд обов'язкових платежів і зборів: за розведення мостів, шлюзування, лоцманське проведення, а ще каналний збір, корабельний і портові збори, плата за водокористування, різні одноразові дозволи. В результаті транспортування річковим транспортом обходиться дорожче, ніж перевезення залізницею або автотранспортом. При таких умовах рентабельно перевозити, в основному, навалювальний вантаж: брухт, руду, пісок та інше сировину.

У Європі під час перевезення товарів водним транспортом судовласники не платять до бюджету, а буксирний флот не обкладається акцизом. Там давно зрозуміли, що тільки розвиваючи річковий транспорт можна зняти навантаження з автомагістралей і, тим самим, заощадити на ремонті доріг. Тому в той час як річковим транспортом в Україні перевозиться лише 0,5% від загального обсягу внутрішніх вантажоперевезень, в Болгарії цей показник становить 16,3%, а в Німеччині - 12,3%.

Недостатня розвиненість одного з найдешевших і екологічно чистих способів перевезення вантажів пов'язана з цілим рядом проблем. Зокрема стримують розвиток річкових перевезень в Україні застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос річкових суден, мала частка пакетованих вантажів, в загальному обсязі.

Майже весь український річковий транспорт має допоміжний характер, і він орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів, зерна). Таким чином, він не може конкурувати щодо тарифів і послуг із залізничним транспортом. Існують і проблеми в логістиці. Серед тих заходів, які проводяться для підвищення ефективності річкового транспорту і перевезень по річках - активні роботи з днопоглиблення в Дністровському лимані та роботи з приведення до функціонуючого стану судноплавний шлях української ділянки Дунаю. Також йде розробка проектів річкових перевезень на перспективних напрямках усередині країни.

Міністерство інфраструктури України поставило цілий ряд завдань. У їх числі: створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління внутрішнім водним транспортом; розвиток конкуренції на ринку річкових перевезень, створити передумови для утворення нових суб'єктів господарювання різних форм власності, які будуть здійснювати вантажні і пасажирські перевезення; підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг; підвищення інвестиційної привабливості галузі та інше.

Таким чином, Україна має великий і нереалізований потенціал перевезень річковим транспортом. Перспективними регіонами для розвитку річкової навігації традиційно залишаються дві найбільші річки Дніпро і Дунай. Розвиток інфраструктури та оновлення річкового флоту, прийняття низки законодавчих ініціатив спрямованих на спрощення роботи річкових перевізників може стати

додатковим фактором активізації економічної активності в Україні. Виходячи з перспективності розвитку річкового сполучення в західному напрямку, актуальним виглядає реалізація інфраструктурних проєктів у партнерстві України та країн-членів ЄС.

**Список використаних джерел:**

1. Шульженко Ф. Транспортне право : [навч. посібник / Ф. Шульженко, О. Гайдулін, Р. Кундрік. – К. : КНЕУ, 2013. – 244 с.

2. Перспективи вантажних перевезень через Дніпро Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua/novosti/perspektivi-vantazhnikh-perevezen-po-dnipro>.

3. «Укррічфлот» ініціює дії з відновлення вантажоперевезень річковим транспортом Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua/novosti/%C2%ABukrrichflot%C2%BB-inicziyu%D1%94-diii-z-vidnovlennya-vantazhoperevezen-richkovim-transportom>.

4. Український річний флот Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua>.