

ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ

Abstracts are devoted to the study of the prerequisites for the formation of regional strategies for the development of inland water transport. The main factors that affect the development of inland water transport are identified, its strengths and weaknesses are identified.

Євросоюз працює в напрямку відкриття транспортного коридору Е-40 «Балтика – Чорне море», який повинен з'єднати Польщу, Білорусь і Україну по Віслі, Західному Бугі, Прип'яті й Дніпру. Україна має можливість взяти участь у розвитку коридору Е-40, а водний шлях з Херсону в Гданськ є однією з частин транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія, то ж у зв'язку з цим, проблема підвищення ролі внутрішніх водних шляхів у забезпеченні внутрішніх і зовнішньоекономічних зв'язків країни стає особливо актуальною.

Основними факторами, що впливають на розвиток внутрішнього водного транспорту є:

- переключення грузо- і пасажиропотоків на альтернативні види транспорту внаслідок росту обсягів автоперевезень і відповідного збільшення вартості негативного впливу на навколишнє середовище;
- вартість, час і якість доставки товарів при визначенні способу транспортування й виду транспорту;
- розвиток державно-приватного партнерства в області транспортної інфраструктури;
- розвиток посередницьких форм бізнесу, у першу чергу, логістики й транспортно-експедиторських послуг.

Але при переключенні вантажопотоків на внутрішні водні шляхи необхідно врахувати як сильні так і слабкі сторони даного проекту.

До сильних сторін віднесемо:

1. В Україні в рамках програми «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. Наявність потенціалу попиту. Потенційна вантажна база ріки Дніпро становить 16-18 млн т, а в перспективі 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 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 портів, є три великі судноплавні ріки: Дунай, Дніпро й Південний Буг, які мають вихід до Чорного моря. 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 – це 10 великих суднобудівних підприємств та 15 науково-проектних організацій.

Слабкими сторонами 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 - обсяги перевезень знизилися з 16,4 млн. т (2002 р.) до 5,9 млн. т в 2017 р.

2. Нестача суден змішаного «ріка-море» плавання. Кількість суден річкового флоту протягом останніх десятиліть зменшувалася 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. В Україні здійснюється будівництво корабельних корпусів. Добудування й оснащення судів ведеться в Західній Європі.

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. Також стримуючим фактором розвитку річкових перевезень по Дніпру є обмеження габаритів судового 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. Висока вартість перевезень. Для здійснення перевезень внутрішнім річковим транспортом перевізникові потрібно оплатити кілька зборів: за лоцманське проведення, портовий збір, збір за шлюзування, збір за розведення мостів.

Таким чином, при формуванні регіональних стратегій розвитку внутрішнього водного транспорту першочерговими заходами повинні стати:

- роботи з розширення, що лімітують пропускну здатність ділянок внутрішніх водних шляхів;
- відновлення флоту;
- вдосконалювання тарифного, податкового й нормативно-правового регулювання з метою більш раціонального розподілу перевезень між видами транспорту.

Дані заходи дозволять значно збільшити обсяги вантажопотоків. Відповідно зросте навантаження на річкові порти. Через дані обставини в підприємств, що займаються експлуатацією річкових портів, відкриваються перспективи в збільшенні обсягів виконуваних робіт.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт АСК «Укррічфлот» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrrichflot.com/ru/novosti/ukrrechflot-iniciiruet>