

Горошкова Л. А.
доктор економічних наук, доцент
Рижиков І. В.
студент

Національний університет «Києво-Могилянська академія»
м. Київ, Україна

ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

В результаті проведених досліджень встановлено, що перевезення внутрішніми водними шляхами необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України.

Останніми роками обсяг вантажопотоку на внутрішніх водних шляхах падав, і тільки в 2018 показав позитивний результат, за 2019 рік зріс на 19,1 % в порівнянні з 2018 роком (11,79 млн т вантажів), хоча при тенденції падіння суднопроходів (- 27,16 %).

За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень, потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн. т зі зростанням до 80 млн. т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на ВВТ, активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на внутрішньому водному транспорті (ВВТ) шляхом лібералізації перевезень, що має бути закладено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт»). При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, потенційно Дніпром за умови модернізації шлюзів перевезення вантажів ВВТ може досягти позначки 45 млн т на рік (30 млн т експорт, 15 млн т імпорт).

Вищезазначена мета та зазначені потенційні потреби ринку вимагають ефективних та технологічно вдосконалених внутрішніх водних шляхів (в т.ч. модернізації шлюзів) та навігаційних засобів на річках, ефективної сучасної річкової інформаційної служби, утворення багатофункціональних портових хабів, а також наявності сучасного, енергоефективного та екологічного «зеленого» вантажного флоту.

Необхідно зазначити, що річковий транспорт має низку переваг перед автомобільним та залізничним, що створює передумови зміни логістичних маршрутів на користь перевезень ВВТ:

1. вантажопідйомність: 2 баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та 2 локомотиви; можливість перевезень великогабаритних вантажів;

2. економія на ремонті доріг: 1 млн. тон вантажів перевезених річкою (перенаправлених з наземного транспорту) зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд. грн. протягом 4 років;

3. екологічність: сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним нарівні із залізничним та автомобільним, що значно підвищує його конкурентоспроможність з огляду на останні тенденції екологізації ЄС та впровадження відповідних стандартів.

Можливості України як водної держави такі: 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн. тонн пропускнуої здатності на рік.

З точки зору суспільних переваг, розвиток річкового транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дозволить не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім, знизити навантаження на автомобільні дороги та «оздоровити» залізниці, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і таким чином сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті.

Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 відсотків річкового простору України.

У 1990 році обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні становив майже 67 млн т на рік, на теперішній час цей показник скоротився до 8 млн. т.

Для річкового транспорту підходить обслуговування вантажопотоків, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки, це зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому, за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні розглядається перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів (що у 3-4 рази більше, ніж зараз).

Проте, на шляху вищевикладених перспектив існує ряд проблемних питань, які стримують зростання перевезень внутрішні водні транспорт України та потребують розв'язання: недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (в т.ч. шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь ВВТ в мультимодальних перевезеннях; відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо); старіння та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту; відсутність цілісного, системного державного управління галуззю; неконкурентні умови роботи у порівнянні з іншими видами транспорту.