

УДК 338.64

Палієнко Д.
студент,Миколаївський національний університет
імені В.О. СухомлинськогоНауковий керівник: Стройко Т.В.
доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економіки та міжнародних економічних відносин,
Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського**ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК РІЧКОВИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ****REHABILITATION AND DEVELOPMENT
OF RIVER PASSENGER TRAFFIC IN UKRAINE****АНОТАЦІЯ**

У статті розглянуто можливість відновлення річкового флоту в Україні в кризових умовах. Інформація структурована та отримана на основі ретроспективного аналізу розвитку річкового флоту України, що дало змогу дослідити та визначити основні причини та тенденції занепаду галузі та можливості її відновлення. Встановлено, що річкові перевезення є найбільш економічно вигідним засобом транспорту та логістики.

Ключові слова: річковий флот, річкові перевезення, логістика, глобалізація, внутрішні чинники.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрена возможность восстановления речного флота в Украине при кризисных условиях. Информация структурирована и получена на основе ретроспективного анализа развития речного флота Украины, что позволило исследовать и определить основные причины и тенденции упадка отрасли и возможности ее восстановления как одного из наиболее экономично выгодных средств транспорта и логистики.

Ключевые слова: речной флот, речные перевозки, логистика, глобализация, внутренние факторы.

ANNOTATION

The article considers the possibility of restoring the river fleet in Ukraine at crisis situations. The information is structured and obtained on the basis of a retrospective analysis of river fleet of Ukraine, which allowed to investigate and determine the underlying causes and trends in the decline of the industry and the possibility of its restoration as one of the most economically advantageous means of transportation and logistics.

Keywords: river fleet, river transportation, logistics, analysis of globalization, domestic factors.

Постановка проблеми. Одним з найбільш економічно вигідним засобом логістичних операцій є річкові транспортні шляхи, оскільки галузь потребує менше енергоресурсів ніж інші транспортні галузі. Україна має певні передумови для відновлення річкового флоту та в майбутньому, можливо, з'являться проекти з відродження судноплавства на всіх великих річках України, що сприятиме зниженню обсягів перевезень вантажів автомобільним і залізничним транспортом і підвищення кількості річкових пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досконале вивчення проблем та перспектив цієї галузі допоможе знайти ті опорні пункти на які слід звертати увагу як на основні фактори занепаду галузі і її розвитку, що допоможе визначити шлях до відновлення й розвитку

внутрішніх водних шляхів та річкового флоту України. Питання розвитку водного транспорту в Україні досліджувались вітчизняними науковцями: В.А. Вдовиченко [1], А.М. Волик [2], В.А. Воронцов [3], А.В. Горбань [4], К.О. Горошко [5], А.Г. Єгоров [6], В.М. Михайлова [7], П.І. Підлісний [8], Ю.І. Скічко [12], М.А. Славов [13] та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Більшість науковців намагаються визначити загальні причини занепаду річкового флоту, що спричинили виникнення проблем у економіці України та зменшення загальних обсягів перевезень внутрішніми річковими шляхами однак, на сьогоднішній день залишаються недостатньо вивченими способи та заходи, які потрібно здійснити для покращення цієї ситуації, тож проблема розглянута з декількох сторін, а саме з точки зору тенденцій розвитку й занепаду річкового флоту в минулому та за часів незалежності України.

Метою нашого дослідження є визначення напрямів відновлення та розвитку річкових пасажирських перевезень в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того ж перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше.

У першій половині XIX ст. на Дніпрі з'явилися перші пароплави. У подальшому ці пароплави були переведені через Дніпровські пороги і здійснювали рейси між Херсоном і Миколаєвом. У 1835 році виникла перша пароплавна компанія, а в 1850 році між містом Кременчук і Пінськ відкрилась регулярна пасажирська лінія [4].

Після революції 1917 року Раднаркомом у лютому 1918 році прийнято Декрет про націоналізацію флоту. У 1922 році було створено Управління річковим транспортом Дніпра.



У 1923 році створено два річкові пароплавства: Верхньодніпровське з центром у Києві та Нижньодніпровське з центром у Херсоні. У 1926 році вони були об'єднані в одне – Дніпровське пароплавство. Також було організовано Дніпровське управління внутрішніх водних шляхів, основним завданням якого було покращення умов плавання на річкових шляхах Дніпровського басейну. Пізніше на Дніпрі відбулися глибокі економічні зміни, пов'язані з введенням в дію Дніпровської гідроелектростанції і 3-камерного шлюзу (1932 рік), що створило умови для наскрізного судноплавства

У цей час, через сукупність історичних подій що розвивались навколо Надпоріжжя, створює сприятливі умови для розвитку

річкового туризму на Дніпровських порогах.

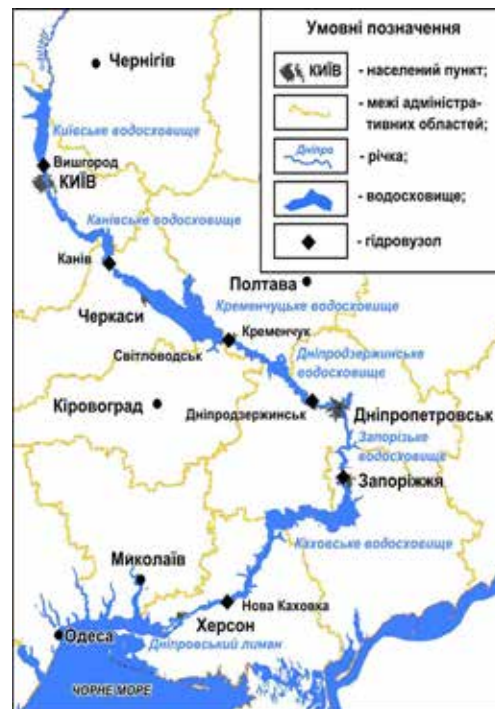
Велику роль відіграли річковики України у перший період війни 1941-1945 років, вони організовували переправу через річки Дніпро, Десна, Прип'ять, Дністер та по їх притоках. Річковики активно здійснювали перевезення військової техніки, палива та інших вантажів, необхідних для організації захисту країни та евакуації населення.

У 1941-1945 роках господарство Дніпровського басейну зазнало великих втрат. Дніпровський водний шлях з причин непроведення протягом трьох років днопоглиблювальних і очисних робіт став непридатним для судноплавства, були також пошкоджені Дніпровська гребля, шлюз та об'єкти Дніпро-Бузького каналу.

Після 1956 року поповнення флоту здійснювалося за рахунок нових типів суден.

У 1959 році вперше впроваджено в роботу два швидкісних пасажирських теплоходи на підводних крилах. У цей час продовжується будівництво гідроелектростанцій Дніпровського каскаду. Так, у 1961 закінчено будівництво Кременчуцької ГЕС, у 1964 – Київської ГЕС, у 1969 – Дніпро - дзержинської ГЕС, у 1974 – Канівської ГЕС.

Після 1970 року на підприємствах Головрічфлоту УРСР будуються теплоходи нової серії



типу «Славутич» вантажопідйомністю 3000 т.

На цей час у складі суден Головрічфлоту УРСР було майже 30 теплоходів типу «ріка – море»: «Сормовський», «Волго-Балт», «Балтійський», які нарощували експортно-імпортні перевезення з річкових і морських портів України до портів країн Чорного і Середземного морів. Основні показники роботи Головрічфлоту УРСР за період 1970-1988 років наведено в табл. 1.

З 1988 року Головрічфлот України входить до складу Міністерства транспорту України в якості виробничого об'єднання ВО «Укррічфлот», що не принесло користі ні річковикам, ні автомобілістам, ні державі в цілому. При цьому Головрічфлот переходить із дворівневої на трирівневу систему управління, що значно знизило рівень управління на річковому транспорті і призвело до падіння основних економіко-фінансових показників.

Із січня 1990 річковий транспорт повернувся до дворівневої структури управління, при цьому нова структура була доповнена принципами демократизації всієї піраміди організації.

В умовах такої структури «Укррічфлот» працював близько двох років, нова структура дала позитивні наслідки в розвитку і стала трампліном для наступних перетворень, пов'язаних з корпоратизацією і приватизацією всього державного майна «Укррічфлоту».

Основною метою корпоратизації з подальшою приватизацією державного підприємства, яким на той час було МДО «Укррічфлот», є створення ефективної корпоративної структури холдингового типу. Корпоративна й організаційна структури є єдиним цілим, але вони виконують різні цілі корпоративно-господарського комплексу.

Нині на внутрішніх водних шляхах продо-

Таблиця 1

**Основні показники виробничо-господарської діяльності
Головрічфлоту УРСР за період 1970-1988 років**

Показники	1970 рік	1975 рік	1980 рік	1985 рік	1988 рік
Перевезено вантажів, млн. т	27,4	42,4	51,7	57,1	62,6
Вантажообіг, млрд. т-км	6,08	8,9	10,7	12,2	11
Перевезено пасажирів, млн. чол	21,4	27,9	24,8	23,8	11
Пасажирообіг, млн. т-км	494,8	605,8	557	580	537,7
Обсяг переробки вантажів у річкових портах, млн. т	44,1	67,4	83	90,8	100,7
Обсяг валової промислової продукції, млн. руб.	18,3	25,4	29,4	31,1	12,4
Прибуток, млн. крб.	20,3	35,9	43,1	45,2	54

Джерело: [5]

вжує залишатися організаційно-економічна невизначеність щодо ролі річкового транспорту в розвитку економічного потенціалу держави. Затримується прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», залишається надмірне навантаження на тарифи річкових перевезень за рахунок сплати різних зборів щодо проходження суднами шлюзів, мостів, каналів, морських портів тощо.

Наприклад, для проходження річкових суден із Миколаєва до річкових портів Дніпра необхідно двічі оформляти «відхід-прихід», тобто перший раз при відході із Миколаєва до Херсона, в подальшому при підході до Херсона, навіть не заходячи в порт, судно повинно зупинитися на рейді, виконати формальності з огляду судна компетентними органами, оформити прихід і одночасно відхід уже із порту Херсон. За всі ці нікому не потрібні операції необхідно платити. Такі та багато інших подібних процедур заважають річковому судноплавству [11].

Останнє стало причиною не конкурентоспроможності річкового транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту і обвалу обсягів перевезень до недопустимих рівнів. У цьому провина виконавчих органів морського і річкового транспорту, які своїми некомпетентними рішеннями поступово знищували цей у мину-

лому найефективніший вид транспорту. До цього потрібно додати, що інвестиційна політика розвитку водних шляхів, флоту, портів та інших об'єктів призвела до недопустимого рівня зношення основних засобів річкового транспорту.

Є й об'єктивні причини занепаду річкового транспорту. Якщо розглянути судноплавну частину Дніпра з гарантованими глибинами 3 м 65 см, то у зв'язку з непроведенням своєчасних днопоглиблювальних і гідротехнічних робіт на окремих ділянках, при максимальних рівнях води, глибини досягають тільки 3,40 м.

Незважаючи на вказані причини, потенціал для зростання перевезень українських експортних вантажів зберігається. Як ми вже зазначали, через не конкурентоспроможність залізнично-водної схеми перевезень велика кількість вантажів йде паралельно Дунаю залізничним і автомобільним транспортом, що не відповідає екологічним вимогам та міжнародним конвенціям і стандартам Європейського Союзу. Одним з основних проблемних питань погіршення стану річкового господарства України є скорочення інвестицій в основний капітал.

У дослідженні [11] констатується, що з 2010 по 2013 рік інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 146,6 млн. грн. до 44,5 млн. грн. у фактичних цінах, що призвело до погіршення стану судноплавних шлюзів, згортання транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей річкових портів і судноремонтних заводів. На сьогодні їх ресурсний потенціал у середньому використовується на 25-30%. Наявний потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної його частки до критичного терміну експлуатації. Як вказується в джерелі [8], на річковому транспорті технічно й морально застарілі судна із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років становлять 81,9% флоту. У структурі транспортного флоту частка застарілих суден припадає на: вантажопасажирські – 97,1%; паливні – 89,5%; суховантажні – 84,4%; службово-допоміжні і рейдові – 77,7%.

За останні кризові роки стан на ринку річкових перевезень в Україні загострюється. За 2007-2014 рік загальні обсяги перевезень ванта-

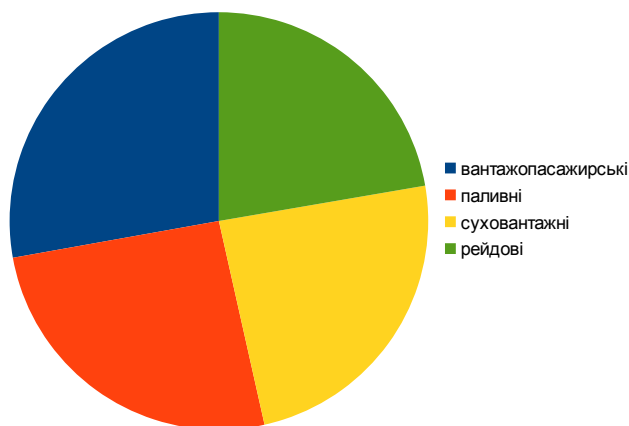


Рис. 1. Частка застарілих суден в структурі транспортного флоту

жів зменшилися в 4,6 рази, пасажирських перевезень – у 3,6 рази, які у 2014 році становили лише 600 тис. пас. Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне й моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, відсутність коштів для державного фінансування інфраструктури та недостатня зацікавленість інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні. Водночас у світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту

Для відновлення та розвитку річкових пасажирських перевезень, потрібно розглядати проблему комплексно, тому доцільно буде, розвивати весь ресурсний потенціал річкового транспорту:

- внутрішніх водних шляхів (далі – ВВП), що складаються з судноплавних річок, водосховищ, гідротехнічних споруд та інших технічних об'єктів;
- системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства;
- річкового флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного і спеціалізованого;
- річкових портів (порто-пунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту);
- іншої річкової інфраструктури.

За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповідністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії р. Дніпро та р. Прип'ять, рух по р. Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням згаданих річок в цьому районі.

Річкові порти в Україні сьогодні продовжують діяльність, але зводиться вона переважно до перевалки вантажів. Річкові порти України, які виконують нині здебільшого перевалку вантажів, як правило, будівельних, здатні забезпечувати пасажиропотік, приймаючи пасажирські судна, зокрема- швидкісні судна на підводних крилах, які мають поглиблену осадку відносно звичайних теплоходів. Позитивними факторами, які могли б посприяти відновленню пасажирського річкового флоту, є організаційно-правова форма річкових портів, що обумовлює можливість залучати приватний капітал; переважно малий ненавігаційний період, який у двох портах узагалі відсутній; а також вихід України до Чорного моря, що дає можливість виконувати рейси в системі "ріка - море" як швидкісними, так і звичайними теплоходами.

Стратегічний план розвитку річкової галузі має на меті впровадження загальнодержавної політики реформ та застосування принципів доброго врядування, включаючи розвиток інституційної спроможності та електронного врядування, боротьби з корупцією та прозорості.

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 за радянських часів.

Існує концентрація основних річкових портів (м. Київ, м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Дніпропетровськ, м. Нікополь, м. Миколаїв, а також м. Чернігів) та судноремонтних баз (у м. Херсон – «Херсонський суднобудівний судноремонтний завод ім. Комінтерну»; у м. Запоріжжя – «Запорізький річковий порт»; у м. Вилкове Одеської області – «Вилківська ремонтно-експлуатаційна база флоту» та Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод.

Інші річкові порти і термінали, серед яких порти ПАТ «Дніпродзержинський річковий порт», ПАТ «Новокаховський річковий порт», ПАТ «Кременчуцький річковий порт», ПАТ «Черкаський річковий порт», ТОВ «Світловодський річковий термінал», ТОВ «Зернопорт «Мишурін Ріг», Пристань «Дніпрорудне», а також термінали Переяславський, Вітове, Градизьк, Кам'янка-Дніпровська, Козацький належать різним приватним промисловим і агропромисловим компаніям, таким, як: ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ «Гермес-Трейдінг» та «УкрАгроКом», які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту.

Відсутність законодавчої бази річкового транспорту, коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створили загрозу повного занепаду річкового транспорту. При визначенні стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту Україна повинна слідувати Європейській транспортній політиці, але й брати до уваги свої власні специфічні якості.

Стратегія внутрішнього водного транспорту України має бути скоординована з відповідною Європейською політикою щодо внутрішнього водного транспорту і охоплювати основні сегменти: безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця і кваліфікація.

Висновки. Для забезпечення реалізації стратегічних напрямків потрібно, перш за все, прийняти відповідні законодавчі акти, включаючи закон про внутрішній водний транспорт. Важливим сегментом також є інформаційна та іміджева підтримка водної галузі. Стратегічний план розвитку річкової галузі також має на меті впровадження загальнодержавної політики реформ та застосування принципів доброго врядування, включаючи розвиток інституційної спроможності та електронного врядування, боротьби з корупцією та прозорості.

Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України з часом має стати складовою дій інтеграції європейського судноплавства по ВВП – NAIADES, що охопить такі основні сфери: безпеку судноплавства і охорону навко-

лишнього середовища, ринок, інфраструктуру, перевезення, зайнятість і освіту, адміністративний потенціал тощо.

Держава повинна всіляко підтримувати будь-які проекти пов'язані з розвитком річкового транспорту. Тоді спільними зусиллями уряду і підприємців буде досягнуто продуктивної співпраці яка в майбутньому може відновити річковий флот в Україні навіть під час кризових явищ.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Вдовиченко В. А. Проблемы судоходства на Дунае / В. А. Вдовиченко // Порты Украины. – 2013. – № 6. – С. 50-52.
2. Волик А. М. И флот, и терминалы, и верфь / А. М. Волик // Порты Украины. – 2013. – №9. – С. 28-31.
3. Воронцов В. А. Что ждет дунайское пароходство? / В. А. Воронцов // Порты Украины. – 2012. – №2. – С. 34-36.
4. Горбань А. В. Проблеми розвитку матеріально-технічної бази річкового транспорту в умовах гідротехнічного будівництва на Дніпрі (1950 – 1980 рр.) /А. В. Горбань [Електронний ресурс]. – Режим доступу:[http:// takyu.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialno-tehnichnoy-baziric/main.html](http://takyu.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialno-tehnichnoy-baziric/main.html).
5. Горошко К. О. Оцінка сучасного стану та перспективні шляхи розвитку внутрішнього водного транспорту України / К. О. Горошко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Сер. «Економіка і управління». Вип. 26. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 169–173.
6. Егоров А. Г. Концепты сухогрузных судов река – море для Днепра и Дуная / А. Г. Егоров // Порты Украины. – 2012. – № 9. – С. 14-17.
7. Михайлова В. М. Зерно заставит Днепр работать / В. М. Михайлова // Порты Украины. – 2015. – № 8. – С. 12-13.
8. Підлісний П. І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту / П. І. Підлісний / Монографія. – К.: Наукова думка, 2003. – 343 с.
9. Підтримка інтеграції України до Транс – Європейської транспортної мережі TEN-T. Мультиmodalний транспорт / Програма Європейського Союзу для України:[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_muliti-dal_ukr.pdf.
10. Проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230.
11. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.
12. Скичко Ю. И. За речной логистикой – будущее / Ю. И. Скичко // Порты Украины. – 2016. – № 10. – С. 44-46.
13. Славов М. А. Укррічфлот: шляхи пошуку, реформ та перетворень / М. А. Славов, П. І. Підлісний та інші // Монографія. К.: Наукова думка, 1996. – 290 с.
14. Статистичний щорічник України за 2015 рік / за редакцією О.Г. Осауленко // К.: ТОВ «Август – трейд», 2016. – 559 с.