

УДК 656.62(477)

JEL Classification L 99, Z 21

Вячеслав Коба, д.е.н, проф.

(професор. каф. «Менеджмент, публічне управління та адміністрування», Державний університет інфраструктури та технологій)

Наталія Олександрівна Валявська, к.е.н.

(доцент каф. «БЛГТ», Державний університет інфраструктури та технологій)

Юрій Олександрович Зоряка

(здобувач III освітньо-наукового рівня ВО спеціальності 073 «Менеджмент»)

ТЕНДЕНЦІЇ І НАПРЯМИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті надані основні результати комплексного моніторингу розвитку річкового транспорту України, що дало можливість визначити стан і тенденції розвитку річкових перевезень у країні. Визначено фактори, які сприяють і заважають розвитку річкового транспорту, напрями подальшого функціонування водотранспортних підприємств. До основних факторів, що визначають скорочення обсягів перевезень вантажів гальмують розвиток річкового транспорту належать здебільшого зовнішні. Це – падіння економіки країни, що призводить до зниження внутрішнього валового продукту і обсягу перевезень, інфляція, світова економічна криза, яка мала місце у 2008 – 2010 рр., початок війни на Донбасі з 2014 р., тимчасова окупація Автономної Республіки Крим, не завжди позитивна реструктуризація виробництва, застарілий флот (середній вік 20-25 років), скорочення довжини судноплавних шляхів з 4000 км до 1200 км та інші. Це призвело до падіння обсягів вантажних перевезень річковим транспортом з 65 млн т у 1990 р. до 2,1 млн т у 2012 р. Проте, не дивлячись на значну кількість проблем, річковий транспорт України пройшов фазу стагнації (після кризи) і з 2015 р. почав нарощувати обсяги перевезень, має позитивні результати і в 2018 р. було перевезень більше 10 млн т вантажів, майже у 5 разів більше, ніж у кризовому 2012 р.

Основні фактори, що сприяють розвитку річкового транспорту, є такі: оновлення і модернізація флоту, створення нових судноплавних компаній, покращення інфраструктури водотранспортних шляхів, передача насипних вантажів, перш за все продукції агропромислового комплексу, з автомобільного і залізничного на більш екологічний і дешевий річковий транспорт.

© Коба В. Г., Валявська Н. О., Зоряка Ю. О., 2019

Зроблено висновок, що розвиток річкового транспорту пройшов період рецесії, поступово збільшує обсяги перевезень й інших послуг, потрібна постійна робота і додаткові інвестування для забезпечення сталого його розвитку.

Ключові слова: річковий транспорт, стан розвитку, динаміка річкових перевезень, показники діяльності, напрями подальшого розвитку.

Постановка проблеми. Прискорення науково-технічного прогресу, глобалізація ринків товарів і послуг, розширення міжнародних зв'язків, упровадження цифрової економіки вимагають постійного моніторингу розвитку підприємств, галузей господарства, в тому числі річкового транспорту, для підвищення їхньої конкурентоспроможності і сталого розвитку. При цьому потрібно врахувати світові і національні тенденції, використовувати сприятливі фактори зростання і протидіяти явищам, які заважають подальшому розвитку річкового транспорту. Для того, щоб визначити шляхи розвитку річкового транспорту і використати ці дані для прогнозування і планування господарської діяльності, треба оцінити стан воднотранспортних перевезень і тенденції його розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням визначення стану і тенденцій розвитку річкового транспорту в дослідженнях вітчизняних вчених приділяється достатньо велика увага. Різні аспекти цієї проблеми розробляли С.М. Боняр, Н.О. Валявська, К.О. Горошко, В.Г. Коба, О.М. Тимощук та інші [1-5]. Розглядалися питання формування стратегії розвитку річкових портів України та шляхи її реалізації, оцінки інвестиційного потенціалу судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту, економічного механізму активізації концесійної діяльності у портах тощо. Проте питанням комплексного аналізу розвитку річкового транспорту загалом для визначення стану і тенденцій його функціонування останнім часом приділялося недостатньо уваги.

Мета статті – дослідити сучасний стан і тенденції розвитку річкового транспорту України і надати обґрунтовані рекомендації щодо виходу з кризи і подальшого зростання річкових воднотранспортних перевезень.

Виклад основного матеріалу досліджень. Річковий транспорт є одним з важливих перевізників на відстані до 2000 км, насамперед на внутрішніх водних шляхах (ВВШ). Перевезення пасажирів здійснюються на місцевому рівні, вони незначні по відношенню до інших видів транспорту, що пояснюється їх відносною дорожнечою. Тому річковий транспорт, як і морський, можна вважати практично вантажним, а перевезення вантажів визначає сутність і основу його розвитку.

Для того, щоб оцінити загальний сучасний стан річкових вантажних перевезень, розглянемо динаміку основних об'ємних показників роботи за видами транспорту (табл.1) [1;4].

Як видно з даних таблиці 1, за 2000 – 2017 рр. обсяги перевезень вантажів знизились як загалом (на 16%), так і по всіх видах транспорту (крім автомобільного). Причини такої від'ємної динаміки відомі – це падіння економіки України, що призвело до зниження внутрішнього валового продукту після отримання незалежності більш ніж у 10 разів, галопуюча інфляція, перехід від адміністративно-командної до ринкової економіки, що призвело до скорочення обсягів роботи, виробництва продукції і послуг майже у всіх секторах господарської діяльності, не завжди позитивна реструктуризація виробництва і т. ін.

Таблиця 1. Динаміка обсягу перевезень вантажів за видами транспорту, млн т

Показники	Роки						
	2000	2005	2010	2015*	2016*	2017*	2017 / 2000, %
Перевезено вантажів, всього, у тому числі	770,1	809,3	755,3	601,0	624,5	650,81	84
залізничним	391,0	448,7	432,5	350,0	321,7	356,2	91
автомобільним	161,4	126,5	158,2	147,3	158,2	163,5	101,3
водним, у тому числі	16,4	21,4	11,1	6,4	12,1	13,21	80
- морським	7,2	8,2	4,1	2,3	3,8	4,2	58
- річковим	9,2	13,2	7,0	4,1	8,3	9,01	98
трубопровідним	201,2	212,6	153,4	97,2	132,4	117,8	58
авіаційним	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100

Джерело: складено на основі [1]

Примітки:*

1. Без урахування тимчасово окуповано території Автономної Республіки Крим та зони проведення військової операції з 2014 р. по цей час.

2. Без урахування перевезень, виконаних для власних потреб, та комерційних перевезень, виконаних фізичними особами – підприємцями.

Разом з тим посилюється вплив на зниження обсягів перевезень зовнішніх факторів. Це – світова економічна криза 2008 – 2010 рр., яка не обминула Україну, тимчасова окупація Автономної Республіки Крим (2014 р.), початок війни на Донбасі з 2014 р. по цей день. Тому обсяги перевезень знаходилися у стані рецесії, і тільки з 2015 р. намітився тренд їх зростання.

За період 2000 – 2017 рр. в зв'язку з прискоренням науково-технічного прогресу на транспорті, впровадженням інноваційних технологій, комп'ютеризації виробництва суттєво змінилася структура перевезень за видами транспорту. Збільшилась питома вага автомобільного транспорту і цей тренд буде мати місце і надалі. Залізничний, водний, трубопровідний види транспорту зменшують свою питому вагу в перевезеннях, що пов'язано з її особливостями і загальною тенденцією зниження обсягів транспортних робіт.

Річковий транспорт у структурі обсягів вантажних перевезень України займає всього близько 1%, тобто дуже малу частку транспортного ринку, але специфіка водних перевезень не дозволяє замінити його іншими видами транспорту. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становила у 1990 р. 4 тис. км. Основними водними артеріями є р. Дніпро та його протоки Прип'ять та Десна, Дністер і Південний Буг, українська частина р. Дунай. Річковий транспорт України пов'язаний системою каналів з річками сусідніх Білорусі та Польщі, басейн Дніпра з'єднується з басейном Вісли, Дніпро – Бузьким каналом з Чорним морем, має вихід у Балтійське море. На глибоководних річкових шляхах (Дніпро, Дунай, гирло

Південного Буга) річковий транспорт має більшу провізну спроможність, ніж залізничний і автомобільний транспорт.

Основу річкового транспорту України становлять близько 1300 суден різних класів, включаючи судна змішаного плавання типу «ріка – море». Вантажі перевозяться по Дніпру, Чорному морю, Дунаю і далі в річкові порти Румунії, Болгарії, Угорщини, Австралії, Німеччини, Словачії, Сербії, а також морські порти Середземномор'я – Туреччини, Греції, Італії, Франції, Ізраїлю та інших країн.

Вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в таких річкових портах України як Київ, Дніпро, Запоріжжя, Кременчук, Черкаси, Нікополь, Чернігів, Кам'янське, Херсон – на Дніпрі, Миколаїв – на Південному Бугі, Рені, Ізмаїл – на Дунаї, та в багатьох порто-пунктах – Переяслав, Світловодськ, Кілія, Вилкове та інших. У цих портах і перевантажувальних терміналах річковий транспорт працює у тісному взаємозв'язку із залізничним і морським. У структурі перевезень вантажів річковим транспортом переважають насипні – зерно та інша продукція агропромислового комплексу, будівельні матеріали (пісок, щебінь, цемент), руда, метал, металобрухт, генеральні вантажі, наливні контейнери.

Крім того, річковий транспорт має розвинуту мережу обслуговуючих підприємств по ремонту і будівництву суден, обслуговуванню водотранспортних шляхів, включаючи шлюзи, інші підприємства інфраструктури. Це величезний потенціал, який дозволив у 90-му році перевезти 65 млн т вантажів [1].

Проте на сьогодні цей потенціал використовується недостатньо. У 2018 р. річковий транспорт країни перевіз всього близько 10 млн т вантажів, тобто у 6,5 разів менше, ніж 1990 р. Річковий транспорт знаходиться у стані глибокої кризи, яка, судячи з аналізу показників, досягла нижньої позначки у 2012 р., коли було перевезено 2,1 млн т вантажів. Основна причина такого стану у тому, що річковий транспорт повністю програв конкуренцію з наземними видами транспорту, в результаті чого більшість вантажовласників де тільки можна почали вибирати інші види транспорту – автомобільний і залізничний. Основними системними проблемами функціонування річкового транспорту на сучасному етапі його розвитку є такі:

1. Низька швидкість доставки вантажів до вантажоотримувача, що суттєво збільшує термін доставки. Наприклад, вантаж із Кременчука до Одеси по річці доставляється судном за 5 діб, вагоном залізниці – 2 доби, автотранспортом – за добу. При цьому треба враховувати, що для виконання рейсу вантажним судном треба збирати вантажі близько 3 тис. т, що потребує багато часу.

2. Річковий транспорт не може забезпечити доставку вантажу «від дверей до дверей», як це може виконати автомобільний транспорт.

3. У період розквіту перевезень річковим транспортом основною його перевагою перед іншими була низька собівартість перевезень пасажирів і вантажів. Вона була нижче щодо автомобільного і залізничного транспорту у декілька разів. Проте у зв'язку з розширенням і розвитком мережі автодоріг і залізничних маршрутів, науково-технічному прогресу автотранспорту цієї переваги річковий транспорт у багатьох конкретних рейсах вже немає. Наприклад, собівартість перевезень 1 т зерна за маршрутом Кременчук – Миколаїв залізницею становить 208,29 грн, а буксиром з 2 баржами по 2750 т. – 302,38 грн, тобто у півтора рази вище. При цьому термін доставки річковим транспортом 5 діб, залізничним – 2 доби. При перевезеннях пасажирів за маршрутом Київ – Дніпро квиток по річці буде коштувати 660 грн, автобусом – 315 грн, залізницею близько 200 грн.

Треба відзначити, що собівартість річкових перевезень в Україні дуже висока за рахунок великих податків і значної кількості різних зборів. Вона вища ніж в ЄС на 30%, а щодо США – на 40% [4]. Тому у західноєвропейських країнах річкові перевезення займають гідне місце при перевезенні вантажів. Частка перевезень річковим транспортом становить: у Нідерландах – 33% всіх внутрішніх вантажних перевезень, Румунії – 27%, Бельгії – 18%, Німеччині – 12%, Болгарії – 16%, а в Україні менше 1% [4].

4. Наростаюче старіння основних засобів річкового транспорту, яке призводить до невідповідності їх технічного та технологічного рівня сучасним вимогам. Більше 80% річкового флоту України має вік 21 – 25 років, з них вантажо-пасажирські судна – 97%, паливні – 90%, суховантажні – 85%. Це потребує великих інвестицій в оновлення річкового флоту [6].

5. Відставання розвитку транспортних технологій у сфері інтермодальних перевезень, рівень контейнеризації, недостатнє використання логістичних принципів управління вантажопотоками.

6. Зростання транспортної складової у вартості товарів і послуг та високий рівень транспортних витрат у внутрішньому валовому продукті (ВВП) України – 7,4 ткм/дол., в той час як у розвинених країнах цей показник становить 1 ткм/дол. Це свідчить про неефективну транспортну роботу в Україні і про резерви її покращення, недостатність вирішення питань впровадження ресурсозберігаючих технологій.

Не дивлячись на значну кількість проблем, річковий транспорт України пройшов фазу стагнації (після кризи) і останні роки демонструє позитивні результати. У 2018 році по річці Дніпро було перевезено більше 10 млн т вантажу. За даними Асоціації морських портів України, це на 22,4% більше, ніж у 2017 р. (8,1 млн т). За 5 останніх років (2013 – 2018 рр.) обсяг річкових перевезень вантажів збільшився у 2 рази. У 2014 р. було перевезено 4,3 млн т, 2015 – 5 млн т, 2016 – 6,4 млн т. У 2018 р. основні перевезення здійснювались по р. Дніпро і по р. Південний Буг і було перевезено 850 тис. т вантажів.

Серед 30 річкових судноплавних компаній (СК) найбільшими є Укррічфлот, Нібулон, УДП (Українське Дунайське пароплавство). Більш як 20 СК отримують доходи і мають чистий прибуток. Укррічфлот у 2016 р. отримав 1,3 млрд грн доходу, чистий прибуток склав 60,6 млн грн, УДП – 540 млн грн доходу і 23 млн грн прибутку. Компанія «Нібулон» у 2018 р. вийшла на перше місце по обсягу річкових перевезень – 2,8 млн т, що на 24% більше, ніж у 2017 р. Таке зростання стало можливим за рахунок того, що компанія постійно будує нові судна, а у 2017-2018 рр. побудувала і ввела в експлуатацію 2 стометрових несамохідних судна по 5 тис. тонн, 2 буксира потужністю $N = 3500$ к.с. багатопільового використання. У компанії є обґрунтована програма подальшого збільшення обсягів перевезень за рахунок будівництва і введення в експлуатацію 30 нових суден.

Компанія «Грейн – Траншипмент» у 2018 р. модернізувала несамохідні баржі «Грейн – 1» і буксири – штовхачі змішаного плавання ZEUS потужністю $N = 2400$ к.с. Флот компанії єдиноразово може перевезти 20 тис. т вантажів, а за 2018 р. перевіз 30 тис. т. При цьому компанія освоїла нові рейси по Південному Бугу: Нова Одеса (Миколаївська обл.) – Одеса (Морський порт). У планах компанії будівництво серії з 8 несамохідних суден по 3100 т. з осадкою 3,1 м. в Ізмаїлі і нові буксири «ZEUS».

Пожвавлення ринку річкових перевезень супроводжується створенням нових СК «Сільськогосподарський холдинг «Агровіста» купив 2 буксира в Європі в 2017 р., модернізував їх і в 2018 р. почав річкові перевезення по Дніпру з порту Світловодськ. Створені каравани: буксир і 3 баржі по 2 тис. т, а також буксир і 4 баржі типу «Європа 2Б». Таким чином, кожний місяць перевозиться 16 тис. т зернових вантажів. План на 2019 р. – зробити 15 рейсів і перевезти 100 тис. т. Перші перевезення зерна по Дніпру здійснили у 2018 р. Створена СК ТОВ «Аскет – Шипинг», перевозить з міст Запоріжжя, Дніпро у морські порти Чорного моря.

Вантажно-розвантажувальні роботи виконують річкові порти України, навігаційне облаштування, підтримання необхідних глибин у річках, функціонування шлюзів забезпечує державне підприємство «Укрводшлях».

Висновки. Таким чином, з поданого короткого аналізу можна зробити висновок, що розвиток річкового транспорту пройшов період рецесії і поступово збільшує обсяги перевезень та інших послуг в останні 5 років. Проте необхідна велика і постійна робота, додаткові інвестування, щоб забезпечити сталий позитивний розвиток річкового транспорту.

Проведені дослідження Світового банку, Європейського Інвестиційного Банку у 2015 р. довели, що Україна використовує лише 3% загального потенціалу вантажних річкових перевезень, в той час як Румунія близько 30%, США – 40%, Нідерланди – до 50%. До 2030 р. прогнозується збільшити обсяги річкових перевезень в Україні, до 28-30 млн т, вантажна база це дозволяє [4]. Але для виконання цього прогнозу потрібно реалізувати такі основні напрями подальшого розвитку річкового транспорту.

1. Створити умови економічної доцільності функціонування річкового транспорту в Україні. Для цього потрібно прийняти закон України «Про внутрішній водний транспорт», який би дозволив значно підвищити конкурентоспроможність річкових перевезень. Оскільки зараз до Верховної Ради України подано 2 проекти такого Закону, потрібно знайти компроміс і затвердити найкращий варіант.

2. Провести ремонт шлюзів на р. Дніпро. По розрахунках для цього потрібно приблизно 30 млн дол., а мінімальна величина потрібних інвестицій у річковій інфраструктурі становить 50 млн. дол.

3. Провести оновлення річкового флоту, що дозволить значно збільшити обсяги річкових перевезень вантажів. За розрахунками, потреба у нових річкових суднах становить 250 – 300 суден.

4. Забезпечення глибин судноплавства по р. Дніпро не менше 3,5 м. на всій відстані суднового ходу.

На цих умовах Європейський Інвестиційний Банк може надати пільговий кредит під 1,5% грн річних. Інвесторам потрібні чіткі правила гри і створення необхідних умов (безпечність, екологічність, економічність і т. ін.) для судноплавства. Якщо поступово реалізовувати ці напрями, то, зважаючи на попередні розрахунки, Україна може одержувати на вантажоперевезеннях по річках 27 млн дол. США на рік [4].

ЛІТЕРАТУРА

1. Статистичний щорічник України за 2017 рік. – 2018. – 485 с.
2. Валявська Н. О. Організаційно-економічний механізм розвитку річкових портів України / Н. О. Валявська // «Інвестиції: практика та досвід». Міжнародний науково-практичний журнал. – 2016 – № 4 – С. 59 – 61.

3. Коба В. Г., Горошко К. О. Методичний підхід до оцінки інвестиційного потенціалу підприємств внутрішнього водного транспорту./ В. Г. Коба, К. О. Горошко // «Бізнес – інформ». – Харків: Харківський Національний Економічний університет. – № 8. – 2014. – С. 50 – 55.
4. *Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р.* / Міністерство інфраструктури України. – К.: МІУ. – 145 с.
5. Власова В. П. Світовий досвід та перспективи впровадження державно-приватного партнерства в торговельних портах України./ В. П. Власова // Збірник наукових праць ТДАУ (економічні науки) – Мелітополь: ТДАУ, 2014. – Вип. 4 (28) – С. 24 – 28.
6. *Економіка підприємства водного транспорту: навчальний посібник*/ За редакцією д.е.н. проф. Коби В. Г. – К.: ТОВ «Сік Груп Україна», 2017 – 474 с.

REFERENCES

1. *State Statistics Service of Ukraine* (2018), “Statistical Yearbook of Ukraine for 2017”, 485 p.
2. *Valiavska, N.O.* (2016), “Organizational-economic mechanism of development of river ports of Ukraine”, *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 4, pp. 59-61.
3. *Koba, V.G. and Goroshko, K.O.* (2014) “Methodical approach to estimation of investment potential of enterprises of inland water transport”, *Biznes-Inform Kharkiv: Kharkiv National Economic University*, vol. 8 p.p. 50-55
4. *National’na transportna stratehiia Ukrainy na period 2030* [National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030], The Ministry of Infrastructure of Ukraine. Kyiv, MIU, 145 p.
5. *Vlasova, V.P.* (2014), “World experience and prospects of implementation of public – private partnership in Ukrainian ports of trade”, *Collection of scientific works of TSAU (economic sciences)*, Melitopol: TDAU, vol. 4 (28), pp. 24-28.
6. *Koba V.G.* (eds) (2017), *Ekonomika pidpriyestva vodnoho transportu: navchal’nyj posibnyk* [Economy of the enterprise of water transport: a training manual], LLC "Sik Group Ukraine", Kyiv, Ukraine.

Вячеслав Коба , д.э.н, проф.

**(профессор каф. «Менеджмент, публичное управление и администрирование»,
Государственный университет инфраструктуры и технологий)**

Наталья Валявская, к.э.н.

(доцент каф. «БЛТТ», Государственный университет инфраструктуры и технологий)

Юрий Зорька

**(соискатель III научно-образовательного уровня ВО специальности 073
«Менеджмент»)**

ТЕНДЕНЦИИ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

В статье предоставлены основные результаты комплексного мониторинга развития речного транспорта Украины, что позволило определить состояние и тенденции развития речных перевозок в стране. Определены основные факторы, негативно влияющие на развитие речного транспорта и дальнейшего функционирования воднотранспортных предприятий.

Основными факторами развития речного транспорта являются: обновление и модернизация флота, создание новых судоходных компаний, улучшение инфраструктуры воднотранспортных путей, передача насыпных грузов, прежде всего продукция агропромышленного комплекса, с автомобильного и железнодорожного на более экологичный и дешевый речной транспорт.

Вывод: развитие речного транспорта прошло период рецессии, постепенно увеличиваются объемы перевозок и других услуг, постоянная работа и дополнительные инвестиции обеспечивают устойчивое его развитие.

Ключевые слова: речной транспорт, состояние развития, динамика речных перевозок, показатели деятельности, направления дальнейшего развития.

*Viacheslav Koba, Associate professor of Economic Sciences, Professor
(Professor of Department «Management and Public administration», State University
of Infrastructure and technology)*

Nataliia Valiavska, Ph.D. in economics

*(Assistant Professor of “Business, Logistics and Transport Technology” Department,
State University of Infrastructure and technology)*

Yurii Zorka

*(Applicant of III educational-scientific level of higher education of the speciality 073
«Management»)*

TRENDS AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT OF UKRAINE

The article gives main results of comprehensive monitoring of the river transport development of Ukraine, which allowed determining the state and tendencies of river traffic development in the country. Factors that promote and hinder the development of the river transport, directions of further functioning of water-transport enterprises are determined. To the main factors determining the reduction of cargo traffic volume and slow down the development of the river transport are mostly external. This is the decline of the country's economy, which leads to lower the domestic gross product and volume of transportation, inflation, the world economic crisis, which took place in 2008 – 2010, the beginning of the war in Donbas since 2014, a temporary occupation of the Autonomous Republic of Crimea, not always positive restructuring of production, obsolete fleet (average age of 20-25 years), reducing the length of shipping routes from 4000 km to 1200 km and others. This resulted in a drop in the volume of freight transportations by river transport from 65 million tons in 1990, to 2.1 million tons in 2012. However, despite the significant number of problems, the river transport of Ukraine passed the phase of stagnation (after the crisis) and since 2015, began to increase the volume of transportations, has positive results and in 2018 it was traffic more than 10 million tons cargoes, almost 5 times more than in crisis 2012.

The main factors contributing to the development of the river transport are: renewal and modernization of the fleet, creation of new shipping companies, improvement of infrastructure of water transport routes, transmission of bulk cargoes, primarily products agro-industrial complex, with automobile and railway on more ecological and cheap river transport.

The conclusion has been made that the development of the river transport has passed a recession period, gradually increases the volume of transportations and other services, and requires constant work and additional investment to ensure sustainable development.

Keywords: river transport, the state of development, the dynamics of river transport, performance indicators, areas for further development.