

РОЗДІЛ 4

ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

УДК 656.6

Бойко Є. О.

ДУ «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку
Національної академії наук України»

Александрова Т. В.

Національний університет кораблебудування імені Адмірала Макарова

РОЗВИТОК РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ

У статті розглянуто історичний аспект розвитку річкового транспорту в країні. Визначено структуру використання різних видів транспорту в Україні. Досліджено проблемні питання ефективного розвитку транспортної інфраструктури. Запропоновано заходи з підвищення конкурентоспроможності річкового транспорту в контексті сталого розвитку економіки.

Ключові слова: річковий транспорт, сталий розвиток, інфраструктура, конкурентоспроможність, транспортні перевезення, логістика.

Постановка проблеми. В останні роки стало очевидним, що вирішення проблем забезпечення безпеки транспорту для навколишнього середовища і здоров'я населення виходить далеко за межі компетенції та відповідальності будь-якого одного міністерства. Для досягнення успіху необхідні координація і об'єднання зусиль усіх зацікавлених сторін, передусім транспортного, природоохоронного та охоронно-оздоровчого секторів як на національному, так і на міжнародному рівні.

Забезпечення сталого розвитку будь-якої галузі, і транспортної зокрема, насамперед потребує досягнення її динамічного розвитку, адже поняття «сталий розвиток» передбачає вищий, якісний рівень, ніж «розвиток», та характеризує систему, яка знаходиться у динамічному русі, показники і характеристики якої, як обов'язкова умова, повинні набувати якісного покращення, зростати та бути у позитивній динаміці в довгостроковій перспективі.

Розвиток річкового транспорту в контексті сталого розвитку – це насамперед його гармонійний розвиток, тобто такий, що передбачає гармонізацію економічного, соціального й екологічного підходів; їх узгодження та переклад на мову конкретних заходів, які є засобами досягнення сталого розвитку всієї транспортної системи, – завдання величезної складності, оскільки всі його елементи повинні розглядатися збалансовано. Отже, сталий розвиток транспорту – це керований розвиток, основою реалізації якого є системний підхід та сучасні інформаційні технології, які дають змогу з високою точністю прогнозувати їхні результати та вибрати найбільш оптимальні напрями розвитку. Саме тому структурні перетворення та реформи у сфері річкового транспорту щодо забезпечення сталого розвитку є актуальними

і повинні відбуватися як на макро-, так і на мікрорівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку річкового транспорту в Україні присвячено праці багатьох учених, серед яких: Гуржій Н.М., Городова А.В., Одинець Т.Є., Кривко І.М., Кривошей В.А., Кудирко Л.П., Троцан А.В., Ємельянова О.Ю., Садловська, І.П. Демський Е.О., Гіжевський В.С. та інших учених-економістів. Проте в Україні й досі залишається невирішеною проблема розвитку річкового транспорту в контексті сталого розвитку регіонів.

Мета статті полягає у дослідженні теоретичних аспектів і розробленні практичних рекомендацій щодо розвитку річкового транспорту в контексті сталого розвитку регіонів України.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасному світі високої конкуренції підприємств усе більше з'являється потреба в зниженні енерговитрат під час транспортування сировини і матеріалів, готової продукції. Внутрішній водний транспорт (річковий транспорт) – транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів судами внутрішніми водними шляхами, як природними (річками, озерами), так і штучними (каналами, водосховищами), є одним із таких видів транспорту, який при цьому є більш екологічним та захищає довкілля.

Інтерес до даної проблематики з нашого боку викликаний насамперед тим фактом, що на Півдні України у другій половині XIX ст. бурхливо розвивалася видобувна промисловість, що, своєю чергою, зумовило швидке зростання міст, внутрішньої та зовнішньої торгівлі. Розвиток транспортної мережі вимагав постійного вдосконалення рухомого складу, а це, своєю чергою, відображало науково-технічний потенціал України, зокрема Півдня. Історіографічна традиція

дослідження розбудови річкових транспортних мереж Південної України другої половини XIX ст. бере свій початок ще в дореволюційній літературі [3].

Із початком вивчення аспектів розвитку річкового транспорту такі питання, як суднобудування річкових суден, підготовка кваліфікованих кадрів для даної сфери транспорту, залишаються недостатньо вивченими.

У багатьох країнах світу річковий транспорт досі займає важливе місце в транспортній системі, оскільки є найбільш дешевим і зручним видом транспорту, особливо для перевезень масових вантажів.

Позитивними особливостями цього виду транспорту є висока провізна спроможність (на глибоководних ріках), досить невисокі собівартість перевезень і витрати на організацію судноплавства. Річковий транспорт використовує судноплавні річки, канали, озера та інші внутрішні водойми, тому його розвиток і географія багато в чому визначаються природними умовами. З огляду на це, великими можливостями для організації річкового судноплавства мають багато країн Північної і Латинської Америки, Європи та Азії [9].

Традиційно річки є одним із засобів пересування людей та переміщення товарів, тому за стародавніх часів за їх маршрутами прокладалися великі торговельні шляхи.

В Україні є три великі судноплавні річки: Дунай, Дніпро та Південний Буг. Усі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро належать до п'яти найбільших річок Європи. Однак, незважаючи на наявний потенціал, для розвитку транспортного сполучення за допомогою річкового транспорту в Україні ним перевозяться лише 0,5% товарів. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4 400 км. Традиційними у використанні є судноплавні шляхи Дніпра – 1 205 тис. км і його проток (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160 км, Бугу – 155 км та інших так званих малих річок. Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходом у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини та Австрії [1].

Дніпро знаходиться на 23-му місці серед найбільших річок світу. За довжиною він поступається таким річкам, як Амазонка (1-е), Ніл (2-е), Янцзи (3-е), Міссісіпі-Міссурі (4-е), Хуанхе (5-е), Об (Іртиш) (6-е), Лена (10-е), Волга (15-е); Дунай (18-е) та ін. У розрахунку на 1 км водних шляхів вантажопотік становить: в Україні – 4,5 тис. т; у Китаї – близько 10 тис. т; у США – близько 12 тис.; у Німеччині – більше 30 тис. т [4].

Про значне зростання вантажних перевезень на ріках України свідчать такі дані: у 1871–1874 рр. щорічний вантажообіг на Дніпрі досягав 16,8 млн. пудів, а загалом на всіх ріках – 24,6 млн. пудів, у 1881–1884 рр. – відповідно 23,6 млн. і 34,2 млн. пудів. Таким чином, лише протягом 10 років – від середини 1870-х до середини 1880-х років – вантажообіг зріс на

9,5 млн. пудів, тобто пересічний річний приріст становив майже 1 млн. пудів. На 1895 р. товарні вантажі, що транспортувалися річками басейну Дніпра, зросли до 222 млн. пудів, а через сім років, у 1902 р., – до 238 млн. пудів. Це забезпечувало, головним чином, буксирне пароплавання, яке дало можливість водним шляхам досить успішно конкурувати із залізницями. Більше того, зі створенням залізничної мережі в Україні значення річкового транспорту постійно зростало. Залізниці залучили судноплавні ріки до єдиної транспортної мережі країни [6].

Річковий транспорт поступово втрачає те значення, яке мав ще в середині XIX ст. Це, з одного боку пояснюється появою більш швидкого і дешевого засобу транспортування вантажів – залізниць, з іншого – суттєвими недоліками умов транспортування (сезонність роботи транспорту, пороги на Дніпрі, які значно ускладнювали судноплавання, технічна відсталість рухомого складу та ін.).

XXI ст. диктує нові правила транспортування вантажів. У сучасному світі важко уявити країну, яка б не проводила торговельні операції. Однією з найважливіших умов цих операцій є ефективне транспортування. Проте в Україні є проблеми з розподілом навантаження на транспортування. Саме тому ми розглядаємо важливість і значущість внутрішнього водного транспорту, який в Україні є забутим. Міжнародні перевезення відіграють важливу роль у ТНК та всіх наявних компаній та організацій. Залежно від того, як налагоджені зв'язки, залежить успішна діяльність компанії, оскільки в ритмі сучасного життя від вчасних та налагоджених поставчань залежить конкурентоспроможність компанії на ринку [1].

На сучасному етапі розвитку економіки України постає проблема оптимізації транспортних потоків і пошуку більш дешевого і перспективного виду транспорту, який був би здатний забезпечити скорочення транспортних витрат на одиницю експортної продукції, зниження енерговитрат та гарантувати захист довкілля. Таким може стати річковий транспорт, який є більш економічним та конкурентоздатним порівняно з іншими видами транспорту та який поки що в Україні не отримав належного розвитку, маючи при цьому очевидні потенційні економічні та конкурентні переваги.

Сучасний стан використання зовнішньоторговельного потенціалу річкового транспорту пояснюється передусім найнижчою собівартістю вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу в поєднанні з високими стандартами зазначеного транспорту зі стандартами екологічної безпеки.

Слід зазначити, що протягом останніх років щорічні обсяги перевезень вантажів річковим транспортом змінювались у межах 5–14 млн. т/рік, це близько 1% усіх вантажоперевезень. Частка водного транспорту в Україні серед усіх видів транспорту становить лише 2% (рис. 1). Зазначений перелік у структурі вантажоперевезень в Україні між залізничним і річковим

видами транспорту викликаний різною тарифною вартістю на перевезення.

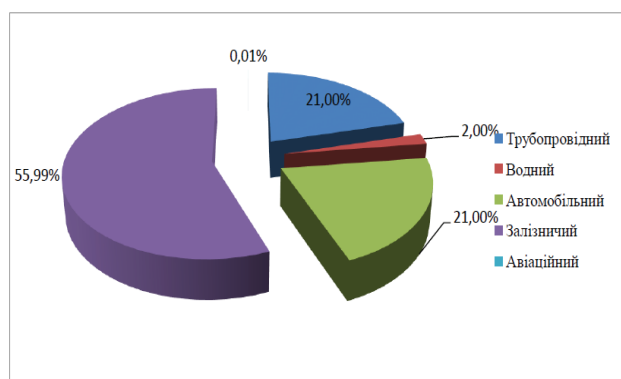


Рис. 1. Частка використання різних видів транспорту в Україні

В Україні відношення обсягів перевезених вантажів річковим транспортом до обсягів перевезення залізницею становить орієнтовно 1:26 (відповідно 15 і 400 млн т/рік). У Німеччині щороку перевозиться близько 300 млн. т/рік річковим транспортом і 350 млн. т/рік залізницею, у Франції – відповідно близько 110 і 100 млн. т/рік.

Вартість перевезення залізницею окатишів Полтавського ГЗК до порту «Південний» становить 80 грн./т (без ПДВ), тоді як аналогічна вартість перевезення річковим транспортом (самохідне + дві баржі із супроводом морськими буксирами) в півтора рази більша – 125 грн./т (без ПДВ). Показник енергоефективності річкового транспорту в 10 разів перевищує автомобільні перевезення і в 5 разів – залізничні [8].

Досвід інших європейських країн переконує, що в Україні слід активніше використовувати річкові перевезення по Дніпру і Дунаю, адже потенціал річкових вантажоперевезень сягає щонайменше 50 млн. т/рік.

Для забезпечення розвитку річкових перевезень необхідно прийняти низку заходів, які б підвищили конкурентоспроможність річкового транспорту, зокрема:

- розробити й прийняти галузеві транспортні стратегічні програми для збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільним, залізничним і річковим транспортом;
- увести конкурентний підхід до тарифоутворення на залізничному транспорті;
- змінити принцип оплати зборів за проходження річковими суднами шлюзів, акваторій морських портів;
- знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України.

Окреслимо вагомні складники експортного потенціалу річкового транспорту, які здатні впливати на його реалізацію:

- річкове господарство (внутрішні водні шляхи судноплавних річок та водосховищ, гідротехнічні споруди: шлюзи, дамби, канали, системи навігації, що створюють умови для безпеки судноплавства, та інші інфраструктурні об'єкти);

- річкові порти та причали, обладнані засобами механізації;

- річковий флот (вантажні та пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот);

- інша річкова інфраструктура (судноремонтні заводи, наукові та навчальні установи, органи державного управління тощо) [5].

Поряд із цим існує низка факторів, що негативно впливають на транспортну систему в цілому, серед яких:

- застарілий рухомий склад різних видів транспорту;
- неефективні транспортні технології;
- недоліки в управлінні та погана налагоджена система тощо.

Проте в Україні розгалужена річкова структура. Вздовж Дніпровського та Південно-Бузького басейнів діє 18 берегових інфраструктурних об'єктів (річкові порти: Київ, Херсон, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Нікополь, Миколаїв (що входять до складу ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот»), а також інші річкові порти, які знаходяться в приватній власності агропромислових компаній: Дніпродзержинськ, Новокаховськ, Кременчук, Черкаси; Комсомольський та Світловодський річкові термінали; зернопорт Мишурін Рог; пристань Днепрогудне; Переяславський термінал; а також термінали Витове, Градижськ, Кам'янка-Дніпровська, Козацький) [2].

Із власних причалів здійснюють перевезення суднобудівники, нафтогазодобувники, металурги, виробники сільськогосподарської продукції. Перший спеціалізований порт Ніка-Тера (розташований на лівому березі річки Південний Буг за 38 миль від гирла, був утворений у середині 1990-х років на базі ЗАТ «Миколаївський калійний термінал» і був одним із перших приватних морських портів в Україні). Крім того, сільськогосподарське ТОВ «СП «Нібулон» має власні зерносховища та термінали і забезпечує перевезення зернових переважно на невеликі відстані до елеваторів Херсона, Запоріжжя, Дніпра і Києва.

Південний Буг також належить до судноплавних річок. Судноплавство здійснюється на трьох ділянках, сполучених водним транспортом, це: Гнивань – Лаврівка (довжиною 52 км), Ладижинське водосховище – Зятківці (31,5 км довжиною), найдовша ділянка – Миколаїв – Олександрівка (128 км).

Загострення міжнародної конкуренції в індустрії річкового транспорту, що уособлюється в процесах концентрації та централізації капіталів в окресленій сфері, у багатьох країнах світу потребує відповідної адаптації і на вітчизняних теренах. І в цьому контексті важливими є тенденції щодо організаційно-правового та інституційного переформатування структури галузі. Особливу роль з огляду посилення позицій національних операторів галузі та її фінансового та матеріально-технічного складників відіграють процеси акціонування і утворення холдингів. Зокрема, це стосується об'єднання розрізнених

донині функцій та видів діяльності: операторських, судноплавних компаній із річковими портами, судноремонтними заводами, моніторинговими компаніями для надання комплексу послуг у сфері фрахтової діяльності або з кількома промисловими та агропромисловими компаніями із забезпеченням умов постачання продукції виробництва на внутрішній та зовнішній ринки як основного виду діяльності, а також спільного досягнення цілей оптимізації законодавства, розвитку річкової транспортної інфраструктури.

Вказуючи на ключових гравців на українському ринку перевезень річковим транспортом, варто вказати на тих, чиї технологічні та фінансові можливості нині формують експортний потенціал галузі. Мова йде про Акціонерну судноплавну компанію (АСК) «Укррічфлот», БАТ «Українське Дунайське пароплавання» (БАТ «УДК»); ТОВ «СП «НІБУЛОН» та KDM Shipping Public Ltd. (Кіпр), холдингову компанію судноплавного оператора ТОВ «Столична судноплавна компанія» (Київ). Посилують позиції на ринку річкових перевезень ТОВ «Гермес-Трейдінг» та «УкрАгроКом», які нещодавно спільно побудували у м. Світловодськ зерновий термінал і починають будівництво власного флоту [5].

Нині річковий флот (судна «ріка – море» вантажопідйомністю 450 тис. т) здатні перевозити більше ніж 9 млн. т насипних вантажів (будівельні, зерно, вугілля, руда); 1 млн. т тарноштучних вантажів (метал, ліс, удобрення), а також контейнерів – до 100 тис TEU на рік. Проте стан річкового флоту фізично і морально застарілий і потребує оновлення.

Аналіз складників експортного потенціалу України у сфері річкових перевезень засвідчує про достатньо значні потенційні можливості щодо його використання та розвитку. Разом із тим невирішеними є ціла низка проблемних питань, які ускладнюють його повноцінну реалізацію:

– наявність адміністративних перепон для отримання дозволу для суднозаходів суднам інших держав у внутрішні водні шляхи України ускладнюють процес інтеграції з іншими транспортними системами та гальмують розвиток інтермодальних (контейнерних) і мульти-

модальних (комбінованих) перевезень річковим транспортом;

– непослідовна політика у сфері державного регулювання річкового транспорту та гальмування проведення реформ; брак базового законодавства через відсутність правових умов для подальшого розвитку судноплавання; зволікання з підготовкою необхідних нормативно-правових актів функціонування та розвитку річкового транспорту та внутрішніх водних шляхів;

– неврегульованість відносин між власниками приватних портів та органами державної влади щодо встановлення тарифів та інших зборів;

– відсутність спеціальних механізмів регулювання діяльності зацікавлених сторін шляхом визначення чітких функцій та ролей цих сторін, що призводить до невинуватених додаткових витрат і створює умови для зловживань;

– брак коштів, необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів. Щорічне фінансування на утримання (зокрема) судноплавних шлюзів річки Дніпро за останні роки не перевищувало 50% необхідних потреб і було навіть ще меншим у 2009 р. – лише 35% від нагальної потреби.

Висновки. Для того щоб максимально ефективно розкрити і використовувати річковий потенціал України і, відповідно, збільшити обсяги вантажних і пасажирських перевезень рікою для зниження енерговитрат та захисту довкілля, необхідно передусім мати чіткий план дій, визначити на державному рівні конкретні цілі в короткостроковій і середньостроковій перспективах. Річковий транспорт є пріоритетним напрямом галузі, що передбачає розвиток транспорту як економічного та екологічно чистого виду. Це необхідно здійснювати за такими стратегічними напрямками, як: розвиток судноплавання на внутрішніх водних шляхах України та забезпечення експлуатаційно-безпечного стану об'єктів воднотранспортної інфраструктури; реалізація транзитного потенціалу внутрішніх водних шляхів; нормативно-правове врегулювання та створення умов для пріоритетного розвитку внутрішнього водного транспорту, враховуючи переваги енергоефективності та екологічності порівняно з іншими видами транспорту.

Список літератури:

1. Гуржій Н.М. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку / Н.М. Гуржій, А.В. Городова, Т.Є. Одінець // Економіка і суспільство. – 2016. – № 3. – С. 28–32.
2. Діяльність ЄБРР в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bizproject.com.ua/action/index.htm>.
3. Кривко І.М. Розвиток річкового транспорту на Півдні України у другій половині XIX ст. / І.М. Кривко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://istznu.org/dc/file.php?host_id=1&path=/page/issues/20/20/kryvko.pdf.
4. Кривошей В.А. О речном транспорте и его проблемах / В.А. Кривошей [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vil21.ru/1282290566.php>.
5. Кудирко Л.П. Експортний потенціал річкового транспорту в Україні / Л.П. Кудирко, А.В. Тропан, О.Ю. Ємельянова // Економічний простір. – 2014. – № 84. – С. 49–54.
6. Материалы, относящиеся к устройству Александровской гавани // ДАЗО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 825.
7. Проект Постанови КМУ «Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014–2020 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33386.html.

8. Садловська І. Передумови формування стратегічних напрямів розвитку внутрішнього водного транспорту України : [монографія] / І.П. Садловська. – К. : Сердюк В.Л., 2011. – 355 с.
9. Транспортне право України : [навч. посіб.] / Е. Демський, В. Гіжевський, С. Демський, А. Мілошевич ; за ред. В. Гіжевського, Е. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 190 с.

Бойко Е. А.

ГУ «Институт экономики природопользования и устойчивого развития
Национальной академии наук Украины»

Александрова Т. В.

Национальный университет кораблестроения имени Адмирала Макарова

РАЗВИТИЕ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

Резюме

В статье рассмотрен исторический аспект развития речного транспорта страны. Определена структура использования различных видов транспорта в Украине. Исследованы проблемные вопросы эффективного развития транспортной инфраструктуры. Предложены меры повышения конкурентоспособности речного транспорта в контексте устойчивого развития экономики.

Ключевые слова: речной транспорт, устойчивое развитие, инфраструктура, конкурентоспособность, транспортные перевозки, логистика.

Boiko E. A.

State Institution „Institute of Environmental Economics and Sustainable Development of the
National Academy of Sciences of Ukraine”

Aleksandrova T. V.

Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv

DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF REGIONS

Summary

The article deals with the historical aspect of the country's river transport. The structure of using different modes of transport in Ukraine is determined. Studied issues about the effective development of transport infrastructure. The measures improving the competitiveness of river transport in the context of sustainable economic development are proposed.

Keywords: river transport, sustainable development, infrastructure, competitiveness, transportation, logistics.