

УДК 656.621:626

[https://doi.org/ 10.35546/kntu2078-4481.2019.3.26](https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2019.3.26)

Н.В. ШАНДОВА

Херсонський національний технічний університет

ORCID: 0000-0002-6278-1143

ПЕРСПЕКТИВИ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ВОДНОЇ СИСТЕМИ

В даній роботі проведено дослідження перспектив стійкого розвитку української транспортної водної системи. Доведено, що участь України в європейській ініціативі відновлення річкового шляху Е-40 є ключовим для розвитку транспортного водного комплексу, а використання всіх переваг транзитного потенціалу України дозволить відновити й диверсифікувати транзитні вантажопотоки, розвивати транспортні послуги й товарообмін між країнами-учасницями реалізації даного проекту.

В статті проаналізовано досвід закордонних країн з метою виявлення успішних методик рішення проблем розвитку транспортних послуг і активізації ролі водного транспорту та можливостей впровадження їх в Україні, що доцільно й важливо для зниження ризиків вітчизняної економіки в таких областях як перерозподіл вантажопотоків, запуск принципово нових стратегій підтримки інфраструктурних проектів, погіршення екології.

З метою надання рекомендацій щодо реалізації проекту відновлення річкового шляху проаналізовано сильні і слабкі сторони участі України у даному проекті. До сильних сторін віднесені: державна зацікавленість та підтримка, наявний потенціал попиту та матеріальна база. До слабких сторін віднесені: скорочення обсягів перевезень по ріках вантажів і пасажирів, нестача суден змішаного «ріка-море» плавання, відсутність комплектувального устаткування, зниження пропускної здатності внутрішніх водних шляхів, екологічні ризики, висока вартість перевезень, відсутність затвердженого базового закону про внутрішній водний транспорт.

За результатами аналізу сильних та слабких сторін визначено, що участь України в проекті відновлення річкового шляху потребує розробки системи адекватних інституціонально-економічних заходів, їх техніко-економічного обґрунтування. Надано пропозиції першочергових завдань для розвитку транспортної водної системи. Наведено очікувані результати реалізації проекту відновлення річкового шляху.

Ключові слова: водний транспорт, регіональна транспортна система, транспортний коридор, перевезення, річковий флот, розвиток, програма.

Н.В. ШАНДОВА

Херсонский национальный технический университет

ORCID: 0000-0002-6278-1143

ПЕРСПЕКТИВЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ

В данной работе проведено исследование перспектив устойчивого развития украинской транспортной водной системы. Доказано, что участие Украины в европейской инициативе восстановления речного пути Е-40 является ключевым для развития транспортного водного комплекса, а использование всех преимуществ транзитного потенциала Украины позволит восстановить и диверсифицировать транзитные грузопотоки, развивать транспортные услуги и товарообмен между странами-участницами реализации данного проекта.

В статье проанализирован опыт зарубежных стран с целью выявления успешных методик решения проблем развития транспортных услуг и активизации роли водного транспорта и возможностей внедрения их в Украине, который целесообразен и важен для снижения рисков отечественной экономики в таких областях, как перераспределение грузопотоков, запуск принципиально новых стратегий поддержки инфраструктурных проектов, ухудшение экологии.

С целью предоставления рекомендаций относительно реализации проекта восстановления речного пути проанализированы сильные и слабые стороны участия Украины в данном проекте. К сильным сторонам отнесены: государственная заинтересованность и поддержка, имеющийся потенциал спроса и материальная база. К слабым сторонам отнесены: сокращение объемов перевозок по рекам грузов, недостаток судов смешанного плавания «река-море», отсутствие комплектующего оборудования, снижение пропускной способности внутренних водных путей, экологические риски, высокая стоимость перевозок, отсутствие утвержденного базового закона о внутреннем водном транспорте.

По результатам анализа сильных и слабых сторон определено, что участие Украины в проекте восстановления речного пути нуждается в разработке системы адекватных институционально-экономических мер, их технико-экономического обоснования. Представлены предложения первоочередных задач для развития транспортной водной системы. Приведены ожидаемые результаты реализации проекта восстановления речного пути.

Ключевые слова: водный транспорт, региональная транспортная система, транспортный коридор, перевозки, речной флот, развитие, программа.

N.V. SHANDOVA
Kherson National Technical University
ORCID: 0000-0002-6278-1143

PROSPECTS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT WATER SYSTEM

This paper explores the prospects for sustainable development of the Ukrainian transport water system. It is proved that Ukraine's participation in the European initiative for the restoration of the E-40 river route is the key to the development of the transport water complex, using all the advantages of the transit potential of Ukraine will allow to restore and diversify transit freight flows, develop transport services and goods exchange between the countries participating in the implementation of this project.

The article analyzes the experience of foreign countries in order to identify successful methods for solving the problems of the development of transport services, and the activation of the role of water transport. The author analyzes the possibilities of introducing the experience of foreign countries in Ukraine in order to reduce the risks of the domestic economy in areas such as the redistribution of cargo flows, the launch of fundamentally new strategies for supporting infrastructure projects, and environmental degradation.

In order to provide recommendations on the implementation of the river rehabilitation project, the strengths and weaknesses of Ukraine's participation in this project are analyzed.

The strengths include: state interest and support, existing demand potential and material base. Weaknesses included: reduction in traffic volumes along cargo rivers, lack of river-sea mixed vessels, lack of components, reduced capacity of inland waterways, environmental risks, high transportation costs, lack of an approved basic law on inland water transport.

The analysis of strengths and weaknesses showed that Ukraine's participation in the river rehabilitation project requires the development of a system of adequate institutional and economic measures, their feasibility study. The proposals of priority tasks for the development of a transport water system are presented. The expected results of the implementation of the project of the restoration of the river route.

Keywords: water transport, regional transport system, transport corridor, transportation, river fleet, development, program.

Постановка проблеми

Одним з найважливіших факторів соціально-економічного розвитку регіонів є транспорт, що виконує інтегруючу функцію. Транспортна система не тільки відіграє ключову роль у географічній доступності регіонів, але й безпосередньо впливає на підприємницьку діяльність, полегшуючи фізичний доступ на ринок товарів і послуг.

Актуальність розвитку регіональної транспортної системи обумовлена наступними обставинами:

- транспортна система є інфраструктурною складовою регіонів, яка являє собою елемент життєзабезпечення, що, у свою чергу, визначає якість життя населення;

- надання якісних транспортних послуг забезпечує зв'язаність економічного простору, що сприяє розвитку регіонів: практика останніх років підтверджує, що регіони з більш високою транспортною доступністю до матеріальних, природних ресурсів і ринків збуту, як правило, мають більш високий рівень розвитку;

- розвиток транспортної системи, як інфраструктурної складової регіону за рахунок підвищення результативності її використання здатний більш ефективно задіяти регіональні ресурси, що створить мультиплікативний ефект в економіці регіону;

- у цей час у регіонах практично відсутній збалансований розвиток усіх доступних видів транспорту, а з урахуванням того, що інвестиційні ресурси для регіонів є важкодоступними, вирішальна роль надається активізації потенціалу всіх наявних видів транспорту на принципах реалізації їх конкурентних переваг і мультимодальності.

З розвитком міжнародних торговельних відносин у регіональній транспортній системі річковий транспорт зайняв особливе місце. На території України знаходяться три великі судноплавні ріки: Дунай, Дніпро й Південний Буг. Усі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять у п'ятірку самих великих рік Європи. Вітчизняний річковий транспорт має у своєму розпорядженні мережу

внутрішніх водних шляхів, яка створювалася з урахуванням комплексного вирішення проблем судноплавства, водопостачання населених пунктів, вироблення електроенергії, зрошення, збереження екологічної рівноваги на всій території країни. Ця система дозволяє перевозити вантажі як усередині країни, так і в міжнародному сполученні. Переваги й можливості внутрішнього водного транспорту очевидні: економічність і конкурентоспроможність перевезень масових навалочних, насипних, наливних вантажів, здійснення перевезення великих партій вантажів контейнерами або в спеціалізованих судах-танкерах, рефрижераторах і т.п.

Однак, незважаючи на наявність великого перевізного потенціалу, вітчизняні річкові транспортні системи в цей час використовуються недостатньо ефективно. За роки ринкових реформ обсяг перевезень внутрішнім водним транспортом скоротився з 65,7 млн. т в 1990 р., до 5,9 млн. т в 2017 р. При цьому відбулося зменшення довжини судноплавних шляхів, значно погіршився стан матеріально-технічної бази транспортного флоту й портів. Зараз у водному транспорті технічно й морально застарілі судна становлять 81,9% флоту.

У зв'язку із цим актуальним завданням стає дослідження можливостей регіональної транспортної водної системи й на цій основі підвищення її конкурентоспроможності й економічної ефективності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Роль транспорту в міжнародній торгівлі й розвитку виділяли як закордонні, так українські вчені: Р. Дж. Барро, Ф. Бродель, С. Боняр, В. Семенов, В. Шинкаренко й ін. Теоретичне обґрунтування ролі водного транспорту як значимого фактору розвитку регіону презентовано в працях Б. Буркинського, В. Коби, О. Котлубая, М. Макаренка, П. Підлісного та ін. Разом з тим, через наявність високого ступеня мінливості транспортно-економічних зв'язків, конкурентного середовища функціонування підприємств водного транспорту, вимог до фізичного стану водного транспорту, дослідження сучасного стану регіональних річкових транспортних систем набуває актуальності.

Формулювання мети дослідження

Метою статті є дослідження перспектив стійкого розвитку вітчизняної транспортної водної системи та розробка практичних рекомендацій щодо активізації її використання.

Викладення основного матеріалу дослідження

Процеси глобалізації змінили географію транспортно-економічних зв'язків, як в окремих регіонах світу, так і у світі в цілому. У значній мірі змінилися й вимоги до транспорту, що забезпечує розвиток міжнародної торгівлі. У рамках світової транспортної системи підвищилася конкуренція між окремими видами транспорту, збільшився внесок морського, авіаційного й автомобільного транспорту в загальносвітовому вантажообігу при одночасному зниженні питомої ваги залізниць і внутрішніх водних шляхів.

Стратегічними перевагами внутрішнього водного транспорту є:

- низька собівартість перевезень масових вантажів на далекі й середні відстані;
- відносно низькі витрати на створення й утримання колії (капітальні вкладення на 1 км шляху на ріках в 3- 5 рази менші, чим на залізницях, і в 6 раз менші, чим на автомобільні шляхи);
- високий рівень енергозбереження (залізничний локомотив споживає в 8 раз, а важковантажний автотранспортний засіб в 26 раз більше енергії, чим річкове транспортне судно розраховуючи на один т-км);
- значні резерви пропускної здатності внутрішніх водних шляхів при обмежених можливостях розвитку мережі залізничних і автомобільних шляхів, у тому числі під'їзних колій до портів;
- високий рівень безпеки (ушкодження внаслідок аварій на річковому транспорті відбуваються в 178 раз рідше, чим через аварії важковантажних транспортних засобів, і в 13 раз рідше, чим під час аварій на залізниці);
- екологічність (зовнішні екологічні витрати в 5 раз нижче в порівнянні з автотранспортом і в 1, 2 рази - із залізничним).

Важливими факторами, що надають істотний вплив на функціонування внутрішнього водного транспорту в результаті процесів глобалізації стали:

- вихід на перший план критеріїв вартості, часу і якості доставки товарів при визначенні способу транспортування й виду транспорту в рамках зовнішньоторговельних операцій;
- перемикання вантажо- і пасажиропотоків на альтернативні види транспорту, у першу чергу, автомобільний, внаслідок процесів автомобілізації й підвищення економічності автотранспортних засобів;
- відхід держав від прямого фінансування розвитку транспортної інфраструктури до моделей державно-приватного партнерства;
- зміна характеру вантажопотоків, ріст у структурі перевезень частки вантажів з високим ступенем обробки, контейнеризація вантажопотоків;
- активний розвиток посередницьких форм бізнесу, у першу чергу, логістики й транспортно-експедиторських послуг.

У цих умовах у багатьох країнах відбулася зміна транспортної політики. Основним її імперативом стало створення економічних передумов для повернення вантажопотоків на внутрішні водні шляхи й інтеграція внутрішніх водних шляхів у логістичні ланцюжки поставок. У цьому зв'язку особливий інтерес представляє проведення транспортної політики щодо розвитку внутрішнього водного транспорту в країнах Європейського союзу. Основні причини – поліпшення екології й зниження навантаження на автомобільні магістралі, багато з яких уже вичерпали свої провізні й пропускні спроможності.

В 2011 році Європейська Економічна Комісія ООН (ЄЕК ООН) опублікувала другу «Білу книгу» [1] де викладаються ключові елементи загальноєвропейського бачення перспектив ефективного й стійкого розвитку внутрішнього водного транспорту й пропонуються рекомендації по пріоритетних напрямках, таких як: координація розвитку мережі водних шляхів; координація заходів щодо модернізації судів внутрішнього плавання на загальноєвропейському рівні; стимулювання використання річкової інформаційної служби; інформаційна підтримка розвитку внутрішнього водного транспорту; формування ринку праці на внутрішньому водному транспорті; охорона навколишнього середовища й зниження «вуглецевого сліду»; зміцнення організаційної й нормативно-правової основи внутрішнього водного транспорту.

З 2014 р. у ЄС діє Програма дій і розвитку в області судноплавства й внутрішніх водних шляхів у Європі (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe – NAIADES II [2], яка сфокусована на таких напрямках, як ринки, інфраструктура, екологія, річкові інформаційні служби, кадри, інтеграційна політика.

Відмінностями даної програми є те, що в окремі напрямки виділені:

- екологія – у рамках якої передбачається введення екологічних норм Euro-6 до 2020 року для нових і існуючих судових двигунів, надання державної підтримки тим, хто раніше інших перейде на ці стандарти;

- річкові інформаційні служби, розвиток яких повинний сприяти більш ефективному й безпечному використанню водних шляхів, шлюзів, мостів і терміналів за допомогою оптимізації електронного обміну даними;

- інтеграційна політика, націлена на забезпечення ефективної координації планів розвитку внутрішніх водних шляхів із планами розвитку всіх інших складових європейської транспортної системи;

- інфраструктура - додатково передбачає необхідність урахування внутрішнього водного транспорту при розробці мультимодальних коридорів.

Реалізація Програми NAIADES II і вдосконалення інфраструктури мультимодальних коридорів потребують істотних інвестицій і створення інноваційних фінансових інструментів і програм, зокрема, до яких відносяться: проект «Марко Поло-II», створений у підтримку перерозподілу вантажопотоків з автомобільного й залізничного транспорту на каботажний морський і внутрішній водний транспорт; програма Транспортних досліджень у рамках дослідницької Рамкової програми (FP7), пов'язана з безпекою на транспорті, створенням «нових зелених» і «розумних» транспортних систем. Інвестиції у внутрішній водний транспорт і його інфраструктуру в державах-членах ЄС переважно підтримуються інструментами Європейського фонду регіонального розвитку (ЄФРР) і Резервного фонду, а також фінансовими коштами для розвитку Тран'європейської транспортної мережі (ТЕС-Т).

Згідно зі звітом «Внутрішнє судноплавство в Європі» [3], опублікованому в 2011 р. до 2020 р. Європа планує подвоїти існуючу частку ринку перевезень внутрішнім водним транспортом до 10% - 12%, що забезпечить економію зовнішніх витрат у більш ніж 2 млрд. євро в рік. Це також дозволить скоротити на 30% викиди CO₂ і на 90% зменшити забруднення атмосфери, що приведе до додаткової економії в 500 млн. євро. До 2030 р. планується 30 % від загального обсягу перевезених автомобільним транспортом вантажів на відстань понад 300 км переключити на інші види транспорту, зокрема залізничний і водний транспорт. До 2050 року ця частка повинна скласти вже більш 50%.

Вивчення закордонного досвіду в області державного регулювання внутрішнього водного транспорту дозволяє зрозуміти закономірності й тенденції цього глобального явища, оцінити його переваги й недоліки, щоб використовувати отримані знання для стимулювання розвитку вітчизняного внутрішнього водного транспорту й підвищення його ролі в транспортній системі.

Сьогодні Євросоюз працює в напрямку відкриття транспортного коридору E-40 «Балтика – Чорне море», який по маршруту Гданськ – Варшава – Брест – Пінськ – Київ – Херсон повинен з'єднати Польщу, Білорусь і Україну по Віслі, Західному Бузі, Прип'яті й Дніпру. Проект E-40 планується реалізувати переважно за рахунок європейських грошей. На його реалізацію, за експертними оцінками, сумарно буде потрібно близько 12,72 млрд. євро. Ділянка E-40, що проходить по території України, від Бреста до Херсона (Дніпро-Бузький канал, Прип'ять, Дніпро) повністю судноплавна. По ній можуть переміщатися баржі проектів 775 і 775А вантажопідйомністю до 1100 тон. По цьому показнику баржі є еквівалентом потягу, баржа-площадка г вантажопідйомністю 900 т заміняє 18 вагонів або 45

двадцятитонних вантажівок, й можуть перевозити різні насипні й навалочні вантажі: зернові вантажі, будматеріали, металопрокат, а також проектні вантажі. Можна також організувати доставку баржами будь-яких генеральних вантажів у контейнерах. Роботи на українській території потребують близько 3 млрд. євро. Позитивний ефект проект буде мати не тільки на етапі освоєння інвестицій при створенні різноманітних об'єктів інфраструктури річкового судноплавства, модернізації гідротехнічних споруд, але й у довгостроковому плані за рахунок активного залучення на Е-40 міжнародних контейнерних вантажів, він стане серйозним імпульсом для розвитку транспортної системи України. Отже проект вигідний тим, що дозволить збільшити обсяги вантажоперевезень по воді, які обходяться дешевше, чим доставка вантажів по залізній або автомобільним дорогам. Більше того, проект реалізується з урахуванням освоєння досить депресивних регіонів, де немає інших точок росту для економіки, і сама участь у проекті може стати поштовхом у розвитку.

Але, при створенні водного шляху Е-40 необхідно врахувати як сильні так і слабкі сторони участі України у даному проекті.

До сильних сторін варто віднести:

1. Державна зацікавленість та підтримка. Міністерство інфраструктури України прийняло концепцію розвитку транспорту до 2030 року «Drive Ukraine 2030», у якій використанню річкового транспорту приділено дуже багато уваги. А проект водного коридору Е40 згадується як пріоритетний. Також, в програмі «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. Потенціал попиту. Річкові перевезення мають значний потенціал росту. Сьогодні (2017 р.) потенційна вантажна база ріки Дніпро становить 16-18 млн. т, а в перспективі до 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 лише 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 (р. Дніпро й Південний Буг) і 13 морських портів. 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 (10 великих суднобудівних підприємств, з яких 5 будують судна та 15 науково-проектних організацій). За розрахунками Центру транспортних стратегій разом з компанією «Укррічфлот», для задоволення попиту на річкові перевезення обсягом близько 32 млн. т, необхідне будівництво більш 250 одиниць річкового флоту, на що буде потрібно близько 1,6 млрд. дол. інвестицій. Ці кошти, за оцінками експертів, за 10 років згенерують у суднобудуванні, суміжних галузях і річкових перевезеннях створення більше 8,3 тис. робочих місць, близько 732 млн. дол. бюджетних відрахувань і більше 1 млрд. дол. виплат заробітної плати.

Слабкими сторонами участі України 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. Падіння обсягів перевезень відбулося переважно за рахунок падіння внутрішніх перевезень - вони знизилися з 16,4 млн. т (2002 р.) до 5,9 млн. т в 2017 р., іноземні перевезення впали з 2,7 млн. т до 1,2 млн. т.

2. Нестача суден змішаного «ріка-море» плавання. Наявний потенціал річкового флоту протягом останніх десятиліть зменшувався 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. При закупівлі за кордоном ці компоненти обкладаються ввізними митами на імпорте суднове устаткування, яке становить до 70% у вартості готового судна. У результаті вартість судів для внутрішнього ринку зростає до 20-25%, а загальний податковий тягар досягає 30% від ціни кінцевої продукції. У результаті на вітчизняних верфях не вигідно будувати флот для національних потреб. В Україні здійснюється будівництво корабельних корпусів. Добудування й оснащення судів ведеться в Західній Європі. Наприклад, Нідерланди щорічно купують для добудування близько 50 корпусів комерційних судів як України так і з Росії, й Китаю.

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. Зокрема, якщо розглянути судноплавну частину Дніпра з гарантованими глибинами 3,65 м, то у зв'язку з не здійсненням своєчасних днопоглиблювальних і гідротехнічних робіт на окремих ділянках, при максимальних рівнях води, глибини досягають тільки

3,40 м. Сьогодні розчищення часто відбуваються тільки там, де є пісковий ресурс, що більше схоже на видобуток піску на продаж, ніж на вирішення проблем днопоглиблення.

Ще одним стримуючим фактором розвитку річкових перевезень по Дніпру є обмеження габаритів суднового 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. Екологічні ризики. Екосистема Дніпра і водосховищ знаходиться на критичній позначці. На думку голови громадської організації «Чистий Дніпро» Дмитра Надеєва [4] у створенні водного шляху Е-40 є ризики - можливе радіоактивне забруднення й загроза зміни гідроморфологічних характеристик усього регіону, знищення цінних угідь національних парків, загроза існуванню деяким видам птахів і тварин.

З рядом екологічних проблем також пов'язане й обміління Дніпра, а саме зменшенням проточності й розширенням площі мілководних ділянок. Вони були викликані зливом мінеральних добрив з полів і забрудненням вод стоками промислових підприємств і тваринницьких комплексів. Особливо високе навантаження на водні ресурси спостерігається на ділянці Нижнього Дніпра (від Дніпродзержинської ГЕС до устя): тут необоротно використовується 76% води й скидається 83% усіх забруднених вод. Серед основних причин обміління також відзначають роботу дніпровських водоймищ. Оскільки вода у водоймищах застоюється, відбувається інтенсифікація накопичення мулу, чому також сприяє абразія й руйнування берегів.

Крім того каскад Дніпровських водоймищ перетворюється в ланцюжок боліт через те, що в ньому безконтрольно розмножується водяний горіх. Наприклад, Київське водоймище на 5% покрите їм, і щороку їм заростають чергові 50 кв. км ріки. Тож, ріки потрібно чистити від водяного горіха, і чим швидше – тим краще, але не можна, тому що водяний горіх внесений у Червону книгу. При цьому в європейських країнах після того, як він розрісся, його виключили із Червоних книг. Але в Україні через водяний горіх пропливати по деяких ділянках ріки неможливо, так само як і очистити фарватер від піщаних наносів і відкладань на дні.

6. Висока вартість перевезень. Через відсутність днопоглиблення несамохідні судна завантажуються тільки на 65%. Вартість транспортування тони вантажу із Кременчука в Миколаїв річковим транспортом у півтора рази дорожча чим по залізниці. Для здійснення перевезень внутрішнім річковим транспортом перевізникові потрібно оплатити кілька зборів: за лоцманське проведення, портовий збір, збір за шлюзування, збір за розведення мостів.

Лоцманський збір є найбільшим по розміру серед усіх зборів. Він може досягати 7 дол./т для судна вантажопідйомністю до 3 тис. т, тобто більш 20 тис. дол. за рейд. В Україні існує встановлений державою обов'язок брати на борт лоцмана, який дає «рекомендації» щодо безпеки на судновому каналі. При цьому відповідальність лоцмана за рекомендації не визначена.

Для проходження річкових судів з Миколаєва в річкові порти Дніпра необхідно двічі оформляти «відхід-прихід».

Оплата за шлюзування становить близько 1 дол./т. Кошти від збору надходять до фонду підтримки й реконструкції шлюзів ГП «Укрводшлях». Але надходження від зборів не забезпечують не тільки реконструкції, але й поточного ремонту шлюзів. У результаті хронічного недофінансування 85% інфраструктури судноплавних шлюзів зношені.

Вартість розведення моста варіюється від 984 дол. за розведення Кременчуцького моста до 1968 дол. за розведення Дніпропетровського моста.

7. Відсутність затвердженого базового закону про внутрішній водний транспорт. Схвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» сприятиме створенню правового поля для розвитку ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту, залучення інвестицій, переорієнтації вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт.

Наявність сильних і слабких сторін участі України в проєкті Е-40 потребує розробки системи адекватних інституціонально-економічних заходів, їх техніко-економічного обґрунтування, та дозволяє визначити першочергові завдання для розвитку транспортної водної системи:

- створення умов для перерозподілу вантажопотоків з наземних видів транспорту на внутрішній водний транспорт для забезпечення збалансованого розвитку транспортної системи;
- забезпечення росту конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту стосовно інших видів транспорту;
- відновлення річкового флоту;
- відновлення пропускної здатності внутрішніх водних шляхів, шляхом розширення «вузьких місць», що лімітують пропускну здатність, проведення днопоглиблювальних робіт, ремонту й реконструкції шлюзованих систем;
- проведення екологічного аудиту територій водного шляху з метою оцінки впливу на оточуюче середовище;

- вдосконалювання тарифного, податкового й нормативно-правового регулювання з метою більш раціонального розподілу перевезень між видами транспорту.

Висновки

Участь України в європейській ініціативі відновлення річкового шляху Е-40 є ключовим для розвитку транспортного водного комплексу. Використання всіх переваг транзитного потенціалу України дозволить відновити й диверсифікувати транзитні вантажопотоки, розвивати транспортні послуги й товарообмін між країнами-учасниками реалізації даного проекту.

Для розвитку вітчизняних транспортних послуг і активізації ролі водного транспорту слід ураховувати досвід закордонних країн, з метою виявлення успішних методик рішення певних проблем і можливостей впровадження їх в Україні. Засвоєння в цілому позитивного європейського досвіду доцільно й важливо для зниження ризиків вітчизняної економіки в таких областях як перерозподіл вантажопотоків, запуск принципово нових стратегій підтримки інфраструктурних проектів, погіршення екології.

Очікувані результати реалізації проекту відновлення річкового шляху Е-40:

- входу України в європейську водну транспортну систему;
- створення збалансованої, надійної й безпечної інфраструктури внутрішніх водних шляхів на основі реалізації комплексних проектів модернізації судноплавних гідротехнічних споруджень, будівництва нових транспортних сполучень, відновлення й оптимізації складу обслуговуючого флоту;
- створення сучасного річкового флоту для перевезень вантажів по внутрішніх водних шляхах і в змішаному ріка-море плаванні, що забезпечить високу конкурентоспроможність вітчизняних судноплавних компаній на внутрішньому й зовнішньому ринках транспортних послуг;
- розвиток регіонів за рахунок розвитку портової інфраструктури, створення термінально-розподільної логістичної мережі й мультимодальних комплексів на внутрішніх водних шляхах;

Але, в першу чергу, реалізація проекту відновлення річкового шляху Е-40 потребує розробки системи адекватних інституціонально- економічних заходів, а її ефективність повинна бути підтверджена розрахунками соціально-економічного ефекту від зниження транспортних витрат, зовнішніх екологічних витрат, бюджетних видатків на утримання й розвиток транспортної інфраструктури.

Список використаної літератури

1. Unecese. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <https://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-189r.pdf>
2. European Commission staff working document: Towards «NAIADES II» Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EUtransport area, Brussels, 31.5.2012, SWD(2012) 168 final
3. Report «Inland Navigation in Europe». [Електронний ресурс]/ Режим доступу: http://www.inlandnavigation.eu/uploads/INE%20activity%20reports/ine_ar_2011.pdf
4. Громадська організація «Чистий Дніпро». Офіційний сайт. [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <https://chystiydnipro.com/>

References

1. UNECE. Official site. URL: <https://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-189r.pdf>
2. European Commission staff working document: Towards «NAIADES II» Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EUtransport area, Brussels, 31.5.2012, SWD(2012) 168 final
3. Inland Navigation in Europe. Official site. URL: <http://www.inlandnavigation.eu/home/>
4. Pure Dnipro NGO. Official site. URL: <https://chystiydnipro.com/>