

# **РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

**Павлюк С. І., кандидат економічних наук, асистент  
Миколаївський національний аграрний університет  
Самолєвський Я.О., магістрант  
Миколаївський національний аграрний університет**

Україна володіє величезним потенціалом для зростання обсягів вантажоперевезень внутрішнім водним транспортом. У порівнянні з іншими видами транспорту, які обмежені дефіцитом пропускної здатності, внутрішній водний транспорт має безсумнівну перевагу – можливість значного збільшення обсягів вантажоперевезення.

Внутрішній водний транспорт – вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно річковими водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство по річковим водним шляхам, утримають об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства [1].

Внутрішні річкові водні шляхи України включають річки, визначені Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, зокрема, річки Дунай, Дніпро, Дністер тощо.

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень. Для річкового транспорту підходить обслуговування вантажопотоків, для яких

важлива не швидкість, а ритмічність доставки, це зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому, за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні розглядається перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів.

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. Наприклад, в Європі перевезти вантаж річкою вигідніше, ніж потягами або фурами. Так, в Нідерландах судна перевозять третину всіх вантажів, в Румунії – 27%, в Бельгії – 18%. В Україні це всього 3%.

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 [2].

Проте, на шляху вищевикладених перспектив є низка факторів, які перешкоджають збільшенню обсягів перевезень річковим транспортом, а саме:

- відсутність на теперішній час, удосконаленої нормативно-правової бази на річковому транспорті;
- застаріла портова інфраструктура;
- нестача спеціалізованих терміналів;
- нестача сучасного флоту;
- недостатнє фінансування інфраструктури ВВП, тощо.

Так, процеси розвитку внутрішніх річкових водних шляхів відбуваються за окремими напрямками на основі багатогалузевих законів без врахування особливостей галузі внутрішнього водного транспорту. Відсутність встановленої законом правової основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту у країні з однією з найбільших

судноплавних річок (р. Дніпро), що протікає через всю територію України, не дозволяє в повному обсязі забезпечити комплексний розвиток, нарощування потенціалу та підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту.

Внаслідок незадовільного технічного стану судноплавних шлюзів на р.Дніпро, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування їх утримання, яке протягом останніх років не перевищувало 30% від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Щорічно збільшується кількість об'єктів, контрольні параметри технічного стану яких досягли і перевищують гранично допустимі значення. На кожному шлюзі нараховується від 12 до 22 об'єктів з оцінкою «непридатний до нормальної експлуатації». Європейський інвестиційний банк підрахував, що Україна, не використовуючи потенціал Дніпра, недоотримує 27 млн доларів на рік.

З огляду на ситуацію, можна відмітити, що Україна нині втрачає річковий транспорт, хоча у перші роки незалежності баржі перевозили вантажі Дніпром, Десною, Прип'яттю, Дунаєм та іншими річками. Водний транспорт не поступався залізничному і автомобільному. Загалом протяжність судноплавних шляхів скоротилася з 4005 км до 1600 км через поступове замулення і обміління. Перестали використовуватися як судноплавні і такі річки, як Південний Буг, Десна. Не підтримувалися глибини і між Дніпром і Прип'яттю. А на Південному Бузі, на ділянці в Миколаївській області, річка обміліла з 2,9 м глибини до 1,65 м. Найбільша частка зношених суден приходить на вантажопасажирські (97,1%), вантажні наливні (89,5%) і суховантажні (84,4%).

Підписавши Угоду про асоціацію з ЄС, Україна взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішніх водних шляхів, одне з яких – розробка стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, ухваленої урядом. Річковий транспорт має бути включений в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних

маршрутів. Водночас Угодою передбачена імплементація до національного законодавства 6 основних директив в галузі внутрішнього водного транспорту.

Безперечно, для відродження річкової галузі необхідний закон «Про внутрішній водний транспорт». Регуляторне поле з перевезень внутрішнім водним транспортом має багато дефектів і вимагає перегляду, адже основним правовим актом наразі є Закон України «Про транспорт». У поточному законодавстві є ряд невизначеностей базових термінів, таких як річковий порт, територія і акваторія річкового порту та інші. До того ж, у сфері досі керуються морально застарілим «Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР» 1963 року.

Відсутність налагодженого водного сполучення призводить серед іншого до того, що автошляхи, які почали відновлювати внаслідок реформування дорожньої галузі, перевантажені транспортом. На залізниці – нестача вагонів та локомотивів, ситуація з ними досягає критичної точки у «пікові» періоди. Закон, що «відкриває» річковий транспорт, який має великий потенціал та ресурсні можливості, повинен стати альтернативою.

### **Список використаних джерел**

1. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України від 09.07.2018 2475а-д // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=64397](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64397) (дата звернення : 03.05.2019).
2. Транспортне право України : [навч. посібник] / [Е. Демський, В. Гіжевський, С. Демський, А. Мілошевич] ; за ред. В. Гіжевського, Е. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 190 с.