

Секція: Технічні науки

**Петриченко Ліка Володимирівна**

*магістр*

*Учбово-наукового інституту морського бізнесу  
Одеського національного морського університету  
м. Одеса, Україна*

## **МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ПО ВВШ УКРАЇНИ**

Сучасний стан використання зовнішньоторговельного потенціалу річкового транспорту в багатьох країнах світу переконливо свідчить, що роль річкового транспорту у забезпеченні перевезень вантажів і пасажирів у внутрішньому та закордонному сполученні зростає. Це пояснюється перш за все найнижчою собівартістю вантажних перевезень у перерахунку на 1 умовну тону вантажу (рис. 1). Показник енергоефективності внутрішнього водного транспорту у 10 разів перевищує автомобільні перевезення та у 5 разів – залізничні [1; 4; 6].



**Рис. 1. Вартість внутрішніх перевезень, транспортування на відстань 100 км - \$/т.  
[14]**

В українські порти експортні вантажі потрапляють здебільшого залізничним та автомобільним транспортом. Через недостатньо розвинуту інфраструктуру, річковий флот майже не приймає участі (близько 1%) в міжнародних вантажних перевезеннях. Регіонами формування вантажів

здебільшого є центральний, східний та південно-східний регіони, що прилягають до річок Дніпро та Південний Буг. Ця обставина дає змогу розвивати річкові перевезення барже буксирними суднами. В залежності від напрямку перевезень можливо використання ББС внутрішнього, морського або змішаного «ріка-море» плавання [12].

Україна має 10 головних річкових портів, усі вони переважно розташовані на Дніпрі. Від гирла до Києва Дніпро відкриває доступ для морських суден і вище Києва та на його великих притоках – для річкових суден, що виконують як внутрішні, так і міжнародні перевезення. Системою каналів, зв'язаною з іншими річками перевозять вантажі до Білорусі, Польщі та Росії. При цьому, Київ є основним портом у верхній течії Дніпра, який, в т.ч. забезпечує реалізацію транзитних вантажопотоків і має можливість виходу до Балтійського моря [6].

Дніпро, є міжнародним внутрішнім водним шляхом категорії «Е». Цей фактор дозволяє йому забезпечити оптимальний розподіл транспортних потоків з Центральної та Східної Європи в напрямку портів Чорного моря. За умов створення відповідної логістичної інфраструктури та поліпшення умов для судноплавства, Дніпро може грати важливу роль в логістичних ланцюгах, об'єднавши Дунай, Чорне, Балтійське та Середземне моря [7].

В роботі розглянуто можливість та перспективи відродження наскрізного шляху по Дніпру - магістралі E40, проект якої є практично відновленням стародавнього шляху «З варяг у греки», та його частини між Україною та Білоруссю. Проведено аналіз перспективних вантажопотоків та вплив їхнього зростання на межуючі країни.

Міжнародна річкова магістраль E40 буде починатися в Гданську і закінчуватися Херсоном та виходом в Чорне море [15]. Відродження E-40 відкриє Білорусі, Польщі, Україні та іншим країнам нові можливості для розвитку торгівлі та транскордонного туризму, а також забезпечить

стабільне зростання транзиту та перевезень територією України (Рис. 2) [8].



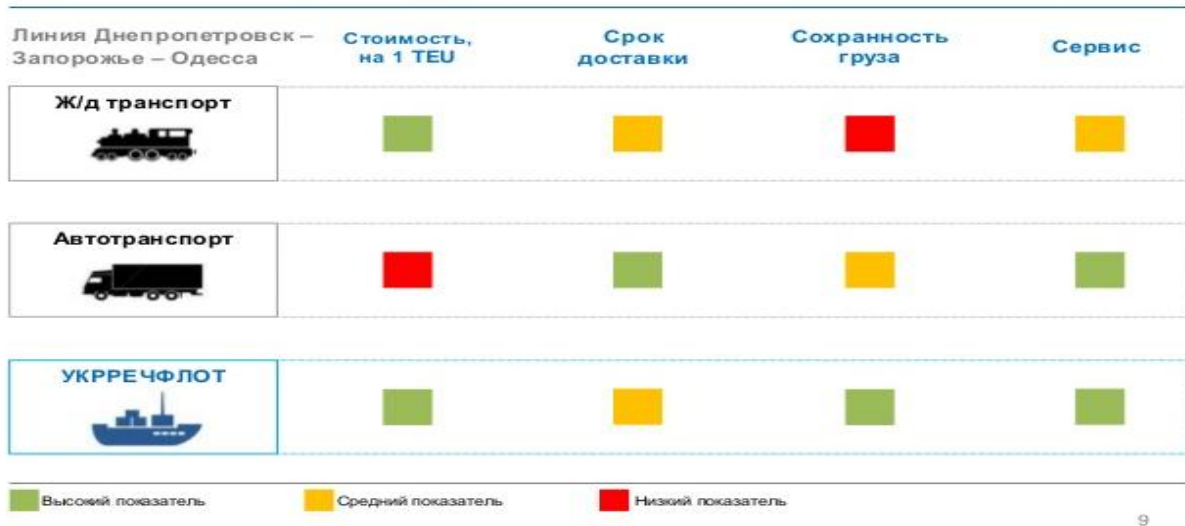
**Рис. 2. Довгострокова стратегія розвитку ВВШ [8]**

Прогноз вантажних перевезень включає не тільки передбачувані обсяги контейнерних перевезень, а й існуючі навалочні вантажі на території, що обслуговуються водним транспортом E40, такі як вугілля в Польщі; калійні солі, рафіновані нафтопродукти і вироби з каменю в Білорусі; металопродукції, зерна та інших видів товарів в Україні.

Потенційно по Дніпру щорічно може обслуговуватись вантажопотік обсягом 10 -12 млн т вантажів і більше. Це перевезення навалювальних вантажів в обсязі 9 млн т (будівельні, зерно, вугілля, руда), тарно-штучні вантажі - 1 млн т (метал, ліс, добрива), контейнери - до 100 тис. TEU. Однак, якщо врахувати, що в 1990 р обсяги перевезень річковим транспортом становили 66 млн т, а в 2017 р. - трохи більше 4 млн т, то можна вважати, що Дніпро значною мірою втратив свій потенціал. Для порівняння: вантажопотік по річках Одер, Вісла і Рейн складає близько 450 млн т, а по Дунаю - 80 млн т [4; 5] .

Одна з потенційних ринкових ніш для розвитку внутрішнього водного транспорту – контейнерні перевезення по Дніпру (Рис.3) [10]. За оцінкою експертів проекту TEN-T, частка річкових перевезень могла б

досягти 411,8 тис. TEU, (з яких 188,8 тис. TEU - імпорт і 223 тис. TEU-експорт), головним чином, через Дніпропетровський або Запорізький річкові порти [2].



**Рис. 3. Порівняльні характеристики основних видів логістики контейнерних перевезень [13]**

Для роботи на перевезеннях експортно-імпортних вантажів із річкових портів в іноземні порти Чорного, Середземного, Північного і Балтійського морів можуть бути задіяні теплоходи типу «Буг» і «Десна» дедвейтом 6,3 і 3,5 тис. т відповідно, які нині експлуатуються Укррічфлотом. Для перевезення внутрішньобасейнових вантажів на Дніпрі і в каботажі можуть застосовуватися нині діючі суховантажні теплоходи проектів 559Д і 559М у складі з баржами Д-021 загальною вантажопідйомністю 3,5 тис. т, теплоходи типу «Славутич», а також річкові барже-буксирні каравани, які експлуатуються компанією «Нібулон» [2].

Завдяки стратегічному і географічному положенню, Україна знаходиться на основних маршрутах міжнародних вантажних перевезень, що призводить до великої зацікавленості ЄС українським транзитно-транспортним потенціалом. Чотири з 10 загальноєвропейських коридорів

(рис. 4), які ЄС зобов'язався підтримувати, проходять через територію України. Цими коридорами, за класифікацією ЄС, є:

Коридор III: Берлін-Вроцлав-**Львів-Київ**

Коридор V: Трієст-Любляна-Будапешт-**Львів**

Коридор VII: Рейн-Майн-**Дунай**

Коридор IX: Гельсінкі-**Київ-Одеса**-Кишинів-Бухарест-Пловдив

Александруполіс [11].

За відповідних організаційних рішень і необхідної модернізації ВВП Україна могла б стати суттєвою для ЄС транзитною територією. Одним з істотних умов є послідовна реалізація інвестицій, що поліпшують судноплавність шляху, а також зниження зборів за шлюзування і за підняття розвідних мостів [3].



Рис. 4. Транс'європейська транспортна система [7]

## Література

1. Проект постанови КМУ «Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014-2020 року» / Міністерство інфраструктури України – 25.04.2013 [Електронний

- ресурс]. – Режим доступу: [http://www.mtu.gov.ua/uk/alias\\_50/33386.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33386.html)
2. Аніщенко, О.В. Річковий транспорт України: сучасний стан та економічні перспективи розвитку / О.В. Аніщенко // Бізнес-навігатор. – 2018. №2-1 (45). – С. 36-41.
  3. Восстановление водного пути Е40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию / Итоговый отчет по технико-экономическому обоснованию. – Гданьск. – 2015. – 219 с.
  4. Емельянова Елена. Ресурсный потенциал речного транспорта Украины: проблемы, задачи и меры по развитию и эффективному использованию / Транспорт. 21.04.2014. [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/resursnyij-potentsyal-rechnoho-transporta-ukrayni-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyyu-y-effektyvnomu-yspolzovanyyu/>
  5. К. Ефименко: „Потенциал речного транспорта должен работать на полную мощность“ [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kreschatic.kiev.ua/ua/2787/news/1275398785.html>.
  6. Кудирко, Л.П. Экспортний потенціал річкового транспорту в Україні / Л.П. Кудирко, А.В. Троцан, О.Ю. Ємельянова // Економічний простір. – 2014. – №84. – С.15-27.
  7. Логистические процессы и морские магистрали II / Внутренние водные пути коридора ТРАСЕКА: Анализ ситуации на р. Днепр. – 2013. – 48 с.
  8. Партола, А.І. Державна політика в галузі річкового водного транспорту України / А.І. Партола // Міжнародні економічні відносини та світове господарство. - 2017. - №16, ч.2. – С. 61-64.
  9. Проект постанови КМУ «Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014-2020 року» // Міністерство інфраструктури України – 25.04.2013 [Електронний

- ресурс]. – Режим доступу: [http://www.mtu.gov.ua/uk/alias\\_50/33386.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33386.html)
10. Тимошук, О.М. Контейнерні перевезення основний вектор річкової логістики / О.М. Тимошук, О.В. Мельник // Транспорт і логістика: проблеми та рішення: Збірник наукових праць за матеріалами VIII-ї Міжнародної наук.-практ. конф. – Київ / Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Одеський національний морський університет – Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2018. – С. 293-296.
  11. Україна: Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту. – Київ.: Світовий банк, 2010. – 120 с.
  12. Щербіна, О.В. Формування переваг використання барже буксирних суден для міжнародних перевезень українських експортних вантажів / О.В. Щербіна, О.В. Акімова. – 2015. – 8 с.
  13. ВАКЕР ТІЛЛІ. «Речная логистика на пороге перемен». [Электронный ресурс]. - Режим доступу: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id1116>
  14. BusinessViews. Только вперед: как транспорт может обеспечить рост ВВП Украины на 30% від 12 жовтня 2016 р. [Электронный ресурс]. - Режим доступу: <https://businessviews.com.ua/ru/economy/id/gid-po-transportnoj-sisteme-1291/>
  15. Project: From the Black to the Baltic Sea: prospects for restoration of the E40 waterway connection via the rivers of Poland, Belarus and Ukraine. 2015. – 42 p.