

## ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

*Галина АЛЕКСЕЄВСЬКА,  
доктор філософії, старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг,  
ДУ «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України»  
старший викладач кафедри світового господарства і МЕВ ОНУ імені І.І. Мечникова,  
м. Одеса*

Сьогодні внутрішній водний транспорт відіграє важливу роль у перевезенні вантажів у всьому світі. Потенціал збільшення частки внутрішнього водного транспорту у різних видах транспорту дуже значний. Розвинені країни світу прагнуть просувати та зміцнювати конкурентоспроможність внутрішніх водних шляхів у транспортній системі та сприяти їх інтеграції до інтермодальних логістичних ланцюгів. Виходячи з цього потенціал внутрішнього водного транспорту України потребує всебічного дослідження для забезпечення сталого розвитку країни.

Внутрішній водний транспорт є одним із факторів стимулювання соціо-економіко-екологічного розвитку країни. Сьогодні дуже значна увага приділяється високим показникам забруднення навколишнього середовища. Загальновідомо, що транспорт є одним із найбільших джерел забруднення у світі. Водночас автомобільне забруднення повітря становить основну частину викидів — близько 2/3 транспортних забруднень [1; 2]. Також, наприклад, у баржі найнижчий рівень викидів вуглецю (17 грм/тон-км) порівняно з іншими видами транспорту (автомобільний 71 грм/тон-км, залізничний 19 грм/тон-км) [3].

Розвинутий ринок послуг з перевезення вантажів ВВТ може доповнити залізничне і автомобільне транспортування та розвантажити дороги. І ВВТ як найкраще підходить для перевезення негабаритного вантажу. Використання великих суден дозволяє бути більш економічними з точки зору витрат на екіпаж

Необхідність розвитку ВВТ також обумовлена тим що Україна активно рухається в сторону інтеграції в Європейський союз. А в ЄС прагнуть зменшити частку вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, з метою звільнення доріг, зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферу і знизити енергозалежність транспортного сектору. Для досягнення цих цілей Європейська Комісія підготувала дорожню карту, в плани якої до 2030 року переорієнтувати перевезення більше 30% вантажів з автомобільного транспорту, на річковий і залізничний. До 2050 року планується перемістити 50% вантажів і більшу частину на ВВТ [4].

Також слід відмітити, що внутрішній водний транспорт сприяє зайнятості населення. А його розвиток буде сприяти збільшенню робочих місць. В сфері внутрішнього водного транспорту працює 0,03% усієї кількості зайнятих працівників, але не дивлячись на це кожне одне додаткове місце у цій сфері створює додаткові робочі місця у суміжних сферах. Але нажалі кількість зайнятих у сфері внутрішнього водного транспорту щороку стрімко зменшується [5].

Економічна діяльність водного транспорту впливає не тільки на рівень зайнятості та добробуту окремих осіб, а й безпосередньо на розвиток регіону де розташовані підприємства ВВТ. Вони беруть участь у формуванні бюджету регіону і розвивають його інфраструктуру та збільшуючи інвестиційну привабливість. Будучи важливими складовими у торговельних відносинах, підприємства водного транспорту підтримують партнерство територіальних громад з регіональним і міжнародним співтовариством в сфері торгівлі, тим самим забезпечуючи зовнішньоекономічні зв'язки і інтеграційні процеси.

Потенціал ВВТ також демонструє і те, що лише один буксир і дві баржі NSP здатні замінити 250 повністю завантажених вантажівок або два локомотиви, що перевозять 100 залізничних вагонів [6]. Згідно з розрахунками, зробленими для проекту Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту, транспортування річковим транспортом в 5

разів економніше, ніж залізничним транспортом, і в десятки разів дешевше, ніж автомобільним [7]. Узагальнюючи можна сказати, що собівартість внутрішніх перевезень водним транспортом в перерахунку на 1 умовну тонну вантажу є найнижчою. Отже, значний економічний ефект від використання річкового транспорту - там, де це технічно можливо.

Внутрішні водні шляхи України складають більше 4000 км судноплавних річок, серед яких найбільшим є Дніпро, що протікає на території країни майже 1000 км. Українська частина річок Дунай (більше 160 км), Буг (близько 110 км) та Дністер (близько 900 км) також відіграють важливу роль у внутрішніх водних шляхах країни [6].

Інфраструктура внутрішніх водних шляхів на р. Дніпро включає 6 шлюзів та 16 річкових портів та порто-пунктів, що забезпечують внутрішнє та транзитне судноплавство по річці.

Відповідно до Європейської угоди про основні водні шляхи міжнародного значення, Дунай відноситься до річкових судноплавних маршрутів найвищої категорії Е. (водний шлях категорії Е 80-09). На р. Дунай розташовано три порти міжнародного значення, це Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ.

Маючи такий значний кілометраж потенційних внутрішніх вод України використовує незначну частину своїх потужностей вантажних перевезень, при цьому на внутрішні водні шляхи припадає менше 1% в порівнянні з середнім показником країн ЄС що дорівнює 7% [8].

Завдяки своєму геополітичному розташуванню Україна є учасником більшості чинних міжнародних договорів, що регулюють перевезення внутрішнім водним транспортом. До них належать Європейська угода про головні внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN або Женевська угода) та Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (CMNI).

Обсяги перевезень вантажів ВВТ України впали із 60 млн. тон у 1990 році до 12 млн. тон у 2006 році, а потім – до 5 млн. тон в 2011-му і у 2021 році склали лише 2 млн. тон. За останні роки перевезення внутрішнім водним транспортом становлять близько 0,8% від усіх перевезень. Аналіз динаміки обсягів перевезень вантажів ВВТ України за видами перевезень свідчить, що більшу частку становлять саме каботажні перевезення, хоча протягом 15 останніх років спостерігається їх зниження. Аналогічна ситуація також склалася з закордонними перевезеннями [7].

Сьогодні в Україні річками перевозиться лише незначна кількість товарів, в основному це вугілля, будівельні матеріали, добрива, метали, руда та зернові [7]. Існує можливість перевезення ВВТ і інших вантажів, таких як контейнери та рухомий склад (автомобілі, вантажні автомобілі, сільськогосподарські машини), оскільки подібні товари транспортуються річками в багатьох країнах ЄС.

Також слід зазначити, що сьогодні лише 60% внутрішніх водних шляхів мають гарантовані глибини [9]. Це призводить до зниження швидкості перевезень і навіть унеможливорює на деяких ділянках. Для підвищення потенціалу комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт

В наслідок невідповідності інфраструктури на річках України необхідним умовам ринок вантажоперевезень використовується не ефективно. Наприклад, максимальний термін служби багатьох шлюзів становить 70 років. А через хронічне недофінансування утримання шлюзів, яке в останні роки не перевищує 50% необхідної потреби, склалася ситуація, коли на водному транспорті існує реальна загроза техногенної катастрофи і підвищені ризики аварій [10].

Також спостерігається значний рівень зношеності всіх видів річкових суден, як самохідних, так і буксируваних. У розпорядженні внутрішнього водного транспорту технічно та етично застарілі судна становлять 81% флоту із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років.

Внутрішні водні шляхи України відіграють сьогодні другорядну роль у транспортній системі країни. Річки України недостатньо використовується як водні шляхи і мають

потенціал для розвитку, оскільки це дозволить не лише використовувати річки для перевезення вантажів, але й значно сприятиме сталому розвитку транспорту.

Ефективне використання внутрішнього водного транспорту стимулює економічне зростання регіонів країни, підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, а також приплив інвестицій, що сприяють розвитку інноваційних технологій, стримування міграційних процесів та збереженню кваліфікованих кадрів. І посилення потенціалу внутрішнього водного транспорту в перспективі сприятиме зменшенню соціальної напруги та поліпшення умов життя населення, гармонійному розвитку та консолідації суспільства і сприянню сталого економічного розвитку країни.

### Література

1. Havinga, H. (2020). Towards sustainable river management of the Dutch Rhine river. *Water*, 12, 1827 DOI: <https://doi.org/10.3390/w12061827>
2. Delhaye, E., De Ceuster, G., Vanhove, F., & Maerivoet, S. (2017). Internalisation of external costs of transport in Flanders. *Reflets et Perspectives de La Vie Économique*, Tome LVI(2), 55–74. <https://doi.org/10.3917/rpve.562.0055>
3. Сліпенко А.К., Манаєнко І.М. (2019) Розвиток річкового транспорту України в умовах світових тенденцій енергоефективності. *Вісник економіки транспорту і промисловості* .№ 68. с. 1-9
4. European Commission (2020). Handbook on the External Costs of Transport; Version 2019—1.1; *Publications Office of the European Union*. Available at: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>
5. Державна служба статистики України 2023 Available at: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 04.08.2023).
6. Molchanov A. (2022) Ukrainian inland waterway reform: stakeholders brace as new opportunities arise. Available at: <https://www.ibanet.org/Ukrainian-inland-waterway> (дата звернення 06.08.2023).
7. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту (2016). Available at: <https://agravery.com/uk/posts/show/po-dnipru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogo-transportu> (дата звернення 08.06.2023).
8. EU4Business (2017). Ukraine: River Transport could triple by 2020 if proper regulation in place. Available at: <https://eu4business.eu/news/ukraine-river-transport-could-triple-by-2020-if-proper-regulation-in-place> (дата звернення 04.08.2023).
9. National Institute for Strategic Studies (2018). Development of river transport in the context of implementation of European integration plans of Ukraine. available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>. (дата звернення 26.07.2023).
10. Касич А.О. Водні ресурси України як основа забезпечення стійкого розвитку транспортного комплексу. *Ефективна економіка* №8. 2018. С.1-19