

УДК 656.621/.626

А. М. ОКороков^{1*}, Р. В. Вернигора^{2*}, П. С. Цупров^{3*}

^{1*} Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (056) 373 15 04, ел. пошта andrew_okorokoff@mail.ru, ORCID 0000-0002-3111-5519

^{2*} Каф. «Станції та вузли», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (056) 373-15-12, ел. пошта rv.vernigora@gmail.com, ORCID 0000-0001-7618-4617

^{3*} Каф. «Станції та вузли», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (067) 637-42-08, ел. пошта ps.tsuprov@gmail.com, ORCID 0000-0002-5555-5842

РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ

Мета. Складна ситуація що склалася з перевезенням окремих видів вантажів на залізничному та автомобільному транспорті, приєднання України до європейських програм із захисту довкілля та необхідність пропорційного розвитку всіх видів транспорту, що входить до єдиної транспортної системи створюють перспективи для розвитку перевезень річковим транспортом по внутрішніх водних шляхах. Метою даної статті є аналіз сучасного стану річкових перевезень в Україні, вивчення досвіду експлуатації внутрішніх водних шляхів в країнах Європейського Союзу та визначення потенційних напрямків розвитку вітчизняного річкового транспорту. **Викладення основного матеріалу.** Перевезення по внутрішніх водних шляхах історично були основою економіки та торгівлі. Україна завдяки своєму вигідному географічному положенню та наявності потужних водних артерій завжди займала помітне місце серед держав із значним вантажообігом по внутрішніх водних шляхах як у внутрішньому, так і у міждержавному сполученні. Однак значний економічний спад та зменшення вантажообігу у другій половині 90-х років минулого століття призвели до практично повного виключення річкового транспорту із транспортної системи та занедбання шлюзової та портової інфраструктури. Довготривала відсутність інвестицій як з боку держави, так і приватного сектору негативно сказалося на стані рухомого складу. В той же час в країнах Європи, а пізніше – Європейського Союзу в останні роки спостерігається новий сплеск зацікавленості у розвитку перевезень по внутрішніх водних шляхах. Прийнято ряд програм сприяння розвитку річкового транспорту, як на державному, так і на загальноєвропейському рівнях, на відновлення та розвиток інфраструктури та рухомого складу спрямовані значні бюджетні та інвестиційні кошти. Використання європейського досвіду можливе і в Україні, проте для його впровадження необхідна всебічна підтримка держави на рівні прийняття законопроектів та розробки нормативної документації яка дозволила б залучити до галузі інвестиційні кошти, збільшити привабливість річкових перевезень та заохотити відправників до переорієнтації вантажопотоків.

Ключові слова: внутрішні водні шляхи, річковий транспорт, тарифи та збори, вантажопотік, державні програми.

Вступ

Перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом є одним з найбільш дешевих та екологічних видів перевезень. До внутрішнього водного транспорту відноситься річковий транспорт та морський у каботажному плаванні, він є критично важливим елементом системи мультимодальних перевезень.

В багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє значну роль в сфері економічної діяльності держави, а також у повсякденному житті громадян, оскільки він забезпечує збереження навколишнього природного середовища та низьку собівартість вантажних перевезень у перерахунок та одну тону вантажу. По показниках

енергетичних витрат він в 5 разів ефективніший за залізничний та в 10 разів за автомобільний [1].

Розвиток внутрішніх водних шляхів декларується як пріоритетний напрям діяльності Міністерства інфраструктури України, а відновлення у повному обсязі судноплавства на Дніпрі та Дністрі – одна з основних його задач [2].

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річко-

вого транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. [3].

Перевагами використання внутрішніх водних шляхів є низька собівартість вантажоперевезень у перерахунку на тону вантажу; пор порівняно невеликі інвестиції для роботи; низьке екологічне навантаження на навколишнє природне середовище.

Мета

Метою статті є аналіз використання внутрішніх водних шляхів у різних країнах світу, його місця в логістичній системі доставки вантажів.

Розглянуто умови функціонування, матеріальна база, а також міждержавні та державні програми розвитку в різних країнах світу. Проаналізована можливість застосування закордонного досвіду в Україні.

Аналіз стану внутрішнього водного транспорту в Україні та за кордоном

Перевезення по внутрішніх водних шляхах історично були основою економіки та торгівлі. Починаючи з глибокої давнини в різних частинах світу річки використовувалися як транспортні магістралі, біля них розташовувалися великі міста та торговельні центри [4].

За тисячі років до н.е. в Месопотамії, Давньому Єгипті, Стародавньому Китаї застосовувалися гребні і вітрильні судна. Пізніше стали застосовувати тягу за допомогою коней або людей, що йшли по берегам та вели за собою судна.

Як на історичній, так і на сучасній території України суднохідний потенціал річок досить високий. Відповідно до даних [5] загальна довжина суднохідних шляхів складає 1 672 км, основними водними транспортними артеріями є річки Дніпро та Дунай. Природні умови для транспорту на українських річках досить сприятливі. Гірських річок небагато, тому спад річок переважно невеликий і допускає плавання майже по всій довжині. Вихідний напрям річок – з півночі на південь, і вони пов'язують різні природні, а одночасно господарські райони.

До несприятливих умов належать: зимова

перерва навігації – 1,5...4 місяці, сильне коливання стану води, зокрема, влітку в степовій смузі, часті закрути річок, замулювання (особливо в лісовій і чорноземній смузі), мілководність лиманів, невелике число річок у рівнинному напрямі.

До цих природних підстав людина додала дуже мало – водне господарство в Україні взагалі екстенсивне. Канали становлять ледве 3 % природних судноплавних шляхів, регуляція річок – за винятком (і то частково) Дніпра – занедбана.

Наслідком цього стало те, що на теперішній момент річкові перевезення критично зменшились: за останні сім років загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися у 5,4 разів, а вантажопереробка в річкових портах за цей період скоротилась у 4,5 рази [6]. Аналогічна ситуація спостерігається з 1990 року – вантажопотоки стало зменшуватися [7] (рис. 1).

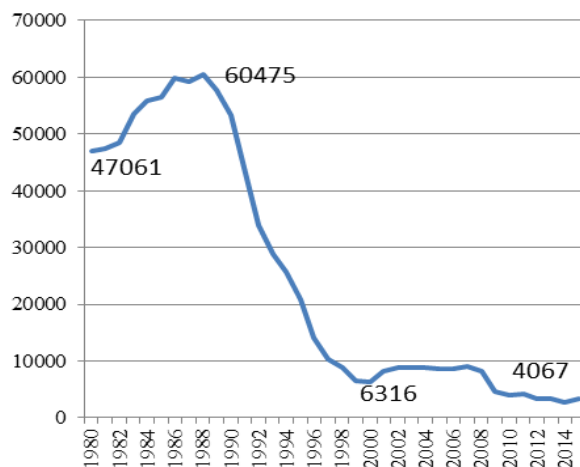


Рис. 1. Обсяг перевезень вантажів річковим транспортом України (тис. т)

Не набагато краща ситуація і з парком суден. У 2014 році ресурсний парк річкових суден України складав 1 648 од, 20 % з яких непридатні до експлуатації. У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 46,7 % (770 од) і 44,4 % (731 од) складають службово-допоміжні і транспортні судна. Також є: технічні судна, частка яких 6,9 % (113 од) і судна спеціального призначення – 2,1 % (34 од).

Транспортні судна мають загальну вантажопідйомність 899,8 тис. т і пасажиромісткість – 16,4 тис. пасажирів. Це: вантажні наливні – 38 од; вантажні суховантажні – 590 од; пасажирські та вантажопасажирські – 103 од [3].

Станом на 2015 рік також спостерігається значний рівень зношеності всіх видів річкових

суден, як самохідних, так і буксируваних. Як видно з даних [8], наведених на рис. 2, значна частка суден наближається до критичного строку служби, або повністю вичерпала свій ресурс.

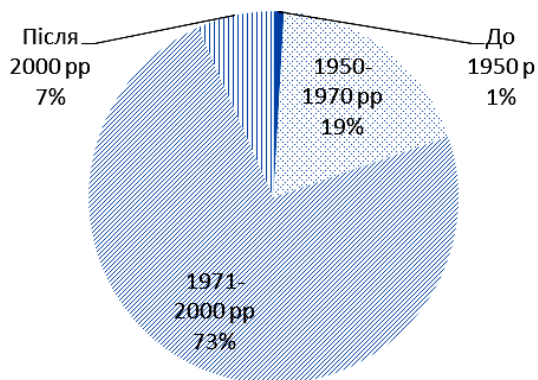


Рис. 2. Вік річкового флоту України

Зважаючи на такий значний вік суден стає зрозумілим повільне зростання вантажопотоку по річках, оскільки велика імовірність відмов транспортних засобів та порушень термінів доставки, а також додаткові витрати на паливно-мастильні матеріали зменшують привабливість цього виду транспорту для вантажовласників.

Крім застарілої технічної бази стримує розвиток річкового транспорту наявність додаткових зборів, що збільшують собівартість перевезень, а також застаріла та недосконала законодавча база.

Для здійснення перевезень по внутрішніх водних шляхах на теперішній момент перевізник має сплатити декілька видів різних зборів: каналний збір за розведення мостів, а також збір за шлюзування. Загальний розмір цих зборів залежить від виду та розміру судна та становить біля 1,9...2,0 USD за тону вантажу [9, 10]. Збір за лоцманське проведення судна та портові збори здорожують перевезення тони вантажу ще на 4...4,5 USD. Але найбільш витратною частиною є одержання разових дозволів, в залежності від виду та належності судна вони можуть скласти 300...500 USD [11].

На теперішній час в Україні практично відсутня законодавча база, що регулює виконання річних перевезень та роботу портової інфраструктури. Єдиним сучасним правовим актом на рівні закону, що регулює питання функціонування річкових портів є Закон України «Про транспорт». В цій сфері також дотепер використовують «Статут внутрішнього водного транспорту СРСР» від 1963 року та деякими сучасними підзаконними актами [9].

Не найкращим чином на розвиток та вартість перевезень впливає і низька конкуренція.

Більшість суден річкового флоту знаходиться у власності обмеженої кількості компаній, які займаються перевезеннями. Станом на 2016 рік загалом нараховується більше 200 судовласників, яким належать річкові судна зареєстровані в Україні [12]. Проте більш детальний аналіз показує, що більшість судовласників мають у своєму розпорядженні незначну кількість суден, яка не перевищує 10 одиниць (рис. 3).

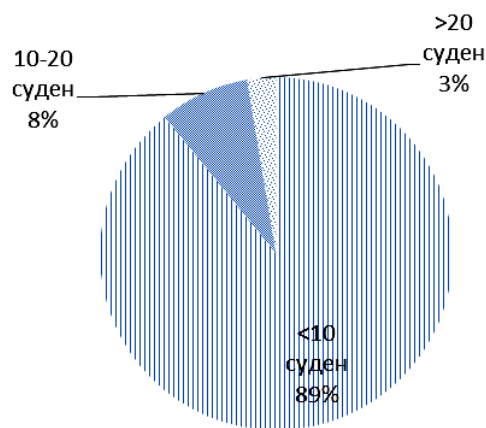


Рис. 3. Розподіл судовласників по кількості суден (з урахуванням тимчасово окупованого Криму)

Серед компаній, які мають значний річковий транспортний флот можна виділити основного перевізника – ПАТ «Укррічфлот», у власності якого більше 100 суден різних типів, а також деякі приватні компанії, перш за все ТОВ СП «Нібулон», яка є власником 49 одиниць рухомого складу.

Таким чином, не зважаючи на досить складну ситуацію, українські річкові компанії дотепер виконують перевезення, хоча їх рівень значно відрізняється від рівня, що мав місце у попередні роки [13].

Дещо інша ситуація спостерігається в інших країнах, в першу чергу в країнах Європейського Союзу, де як окремі держави, такі ЄС в цілому сприяють та стимулюють розвиток річкового транспорту [14].

Європейська комісія ще у 2006 році прийняла програму розвитку внутрішніх водних шляхів під назвою НАЯДИ (NAIADDES) та протягом останніх років активно фінансує діяльність, спрямовану на удосконалення водних шляхів [15].

Одним з напрямків, який найбільш динамічно розвивається протягом останніх 10 років є Дунай. Ця річка має протяжність транспортних шляхів 2 850 км від південної Німеччини до румунського узбережжя Чорного моря. Починаючи з 2011 року діє «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», у відповідності до якої всі

країни, територією яких протікає Дунай, спільно працюють над збільшенням обсягу річкових перевезень, з урахуванням вимог збереження навколишнього природного середовища [16].

Ця водна артерія є частиною проекту створення Рейнсько-Дунайського транспортного коридору, який має поєднати національні та міжнародні транспортні потоки в тому числі використовуючи річковий транспорт [17].

У «Білій книзі» європейської економічної комісії ООН внутрішній водний транспорт також розглядається в якості базисного для розвитку економіки об'єднаної Європи. Запропоновано 7 кроків для забезпечення сталого розвитку та підвищення ефективності внутрішніх водних шляхів. Ці кроки стосуються питань правової, технічної та технологічної сфери, узгодження яких дасть можливість підвищити привабливість та конкурентоспроможність річкового транспорту [18].

Однак слід зазначити – внутрішній водний транспорт у більшості європейських країн не відіграє провідної ролі та виконує обсяги перевезень значно менші за потенційно можливі. Причинами такої ситуації є бурхливий розвиток автомобільного та залізничного транспорту, неузгодженість технічних норм та технологічних процедур, відсутність єдиної нормативно-правової бази [17, 18]. Проте значні зусилля Європейського Союзу на цьому напрямку вже приносять свої результати – обсяг перевезень по внутрішніх водних шляхах стало зростає.

Перспективи розвитку перевезень внутрішніми водними шляхами України

Не зважаючи на наведені факти, перевезення по внутрішніх водних шляхах залишаються сталими, хоча й знаходяться на мінімальному рівні.

Протягом останніх декількох років майже стабільним залишається обсяг перевезених річковим транспортом будівельних, зернових та вугільних вантажів (рис. 4) [7].

В останній час значно активізувалося перевезення по внутрішніх водних шляхах вантажів в контейнерах. Основною масою вантажів, що перевозяться контейнерами, є металопродукція різних видів, феросплави та рудні вантажі. Високий рівень розкрадань цих видів вантажів при залізничних та автомобільних перевезеннях стимулює переведення цих вантажопотоків на альтернативні види транспорту, перш за все, на річковий. При цьому для спрощення виконання вантажних операцій та підвищення збереженості вантажів доцільно стафірування їх в кон-

тейнери, що можливо у будь-якому великому річковому порту Дніпра.

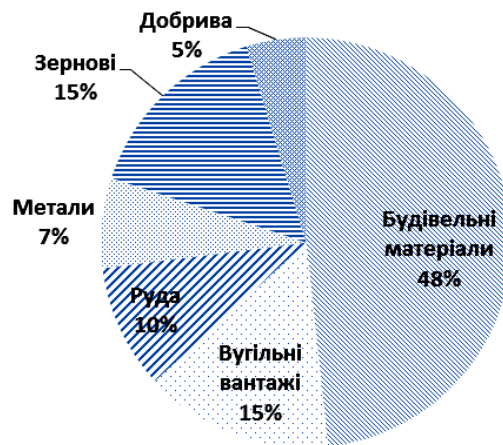


Рис. 4. Структура вантажів, що перевозяться річковим транспортом

Дещо стримує ці перевезення значна вартість вантажно-розвантажувальних робіт з контейнерами в річкових портах. Зважаючи на те, що портова інфраструктура значною мірою приватизована, вартість перевантажувальних операцій не регулюється, що іноді призводить до її необґрунтованих розмірів. Так перевантаження одного 20-ти футового контейнера з водного транспорту на автомобільний чи залізничний або навпаки в річкових порту сягає 70...100 USD. За умови наявності щонайменше двох таких перевантажень одержане збільшення собівартості перевезення за участю річкового транспорту робить його майже неконкурентоспроможним у порівнянні із залізничним або автомобільним.

Не зважаючи на це, перевезення контейнерів річковим транспортом від портів великої Одеси до основних річкових портів річки Дніпро є одним з найбільш перспективних напрямів роботи компанії Укррічфлот [10]. Проведені дослідження на цьому напрямку показали, що доцільність такої логістичної схеми значним чином залежить від обсягу перевезень (рис. 5).

Як можна побачити з рис. 5, найбільш дешевим є перевезення залізницею. Витрати на перевезення річковим транспортом зі збільшенням контейнеропотоку спочатку зменшуються, а потім стрибкоподібно змінюються. Це пояснюється повним використанням місткості судна, тобто стрибок у вартості перевезення відбувається в той момент, коли для перевезення партії контейнерів необхідна оренда кожного наступного судна. Проте при розмірі партії контейнерів близько 170 одиниць рівень витрат на перевезення вже зрівнюється з автомобіль-

ним, а зважаючи на менше екологічне навантаження від річкового транспорту, цілком доцільно використовувати саме його.

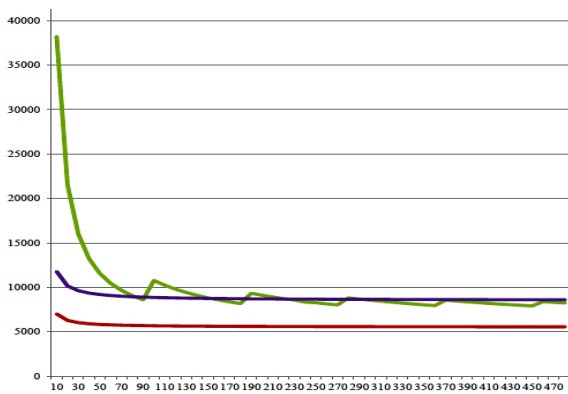


Рис. 5. Витрати на перевезення одного TEU від Одеського морського порту до Київського річкового порту різними видами транспорту

Ще одним вантажем який активно перевозиться по внутрішніх водних шляхах є зернові різних видів. Протягом останніх 10 років зернові складають вагому частку від загального обсягу перевезень річковим транспортом (рис. 6).

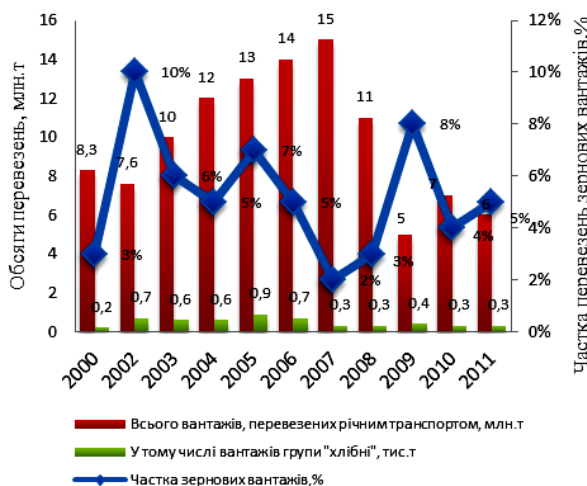


Рис. 6. Частка перевезень зернових вантажів річковим транспортом України

Розташування основних районів вирощування зернових поблизу основної водної артерії – річки Дніпро сприяє використанню для їх перевезення річкового транспорту. Оскільки основну масу зернових в Україні вирощують малі та середні фермерські господарства, то створення елеваторної інфраструктури для накопичення вантажних партій та подальшого використання залізничного транспорту для перевезення є витратним та недоцільним. Отже в якості альтернатив залишається автомобільний та річковий транспорт.

При використанні автомобільного транспорту, не дивлячись на його зручність та можливість перевезення невеликих партій вантажу, значним недоліком є висока собівартість автомобільних перевезень.

Річковий транспорт, в свою чергу, може запропонувати як послуги елеваторних комплексів, які розташовані перш за все в Дніпровському річковому порту, так і перевезення невеликих партій зернових вантажів шляхом завантаження їх до контейнерів. Однак на цьому етапі ми знову стикаємося з проблемами контейнерних перевезень, які розглядалися раніше, проте за умови вирішення цих питань така схема транспортування дає значні переваги.

У якості альтернативи для залучення зернових вантажопотоків на річковий транспорт компанія Укррічфлот пропонує використовувати елеваторний комплекс в м. Дніпро для накопичення та відправлення партій зернових. Комплекс має 6 силосів з максимальною місткістю 30 тис. т, є можливість прийому вантажів як із залізничного, так і з автомобільного транспорту. Додаткова переробна спроможність сягає 2 000 т [10].

Для перевезення пропонується використовувати судна типу «ріка-море», які здатні перевантажуватися на рейді морських портів, що дозволяє здешевити та прискорити процес перевантаження. Не дивлячись на відносно невелику річну пропускну здатність зернової інфраструктури (0,6 млн. т у порівнянні з майже 40 млн. т загального обсягу експорту зернових) така логістична схема може стати корисною альтернативою для виробників, які знаходяться у безпосередній близькості до пунктів перевантаження на річковий транспорт [19].

Висновки

Україна має значний потенціал для організації логістичних схем перевезення вантажів за участю річкового транспорту на декількох напрямках.

Наявність, хоча й дещо застарілої, потужної інфраструктурної бази, зручне географічне розташування та наявність вантажопотоків, що потенційно можуть бути перевезені по внутрішніх водних шляхах створює передумови для відновлення та розвитку цього транспортного напрямку.

Проте існуюче тарифне навантаження та напівмонополярна державна політика не лише не сприяють, а значним чином уповільнюють розвиток річкового транспорту та зменшують його

конкурентоздатність у порівнянні з залізничним та автомобільним. Необґрунтовано високі рівні зборів, їх кількість та обов'язковість деяких з них (лоцманський), не дають можливості розширення діяльності існуючих перевізників та роблять недоцільною появу нових.

В той час як у країнах Європейського Союзу взято курс на всебічне сприяння розвитку та посиленню використання внутрішніх водних шляхів, в Україні гальмуються навіть базові реформи, немає взаєморозуміння та діалогу бізнесу та влади. Це відбувається в той час як незадоволені існуючим станом логістики перевізники різних видів продукції (перш за все зернових) шукають можливість для впровадження альтернативних схем транспортування, і все більше звертають увагу на внутрішній водний транспорт.

Проведений аналіз показав, що за наявності державного сприяння та залучення відповідних інвестицій внутрішні водні шляхи можуть стати гарною альтернативою існуючим транспортним схемам, що сприятиме розвитку конкуренції на транспортному ринку, підвищенню рівня транспортного забезпечення відправників та диверсифікації ризиків на етапі транспортування.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Емельянова, Е. Ресурсный потенциал речного транспорта Украины: проблемы, задачи и меры по развитию и эффективному использованию / Е. Емельянова // Транспорт. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/resursnyij-potentsyal-rechnoho-transporta-ukrayni-problemyi-zadachy-u-meryi-po-razvytyuu-y-effektyvnomu-yspolzovanyuu/>
2. Міністерство інфраструктури України – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>
3. Стратегічний план розвитку річного транспорту до 2020 року : Затв. Наказ Міністерства інфраструктури України 18.12.2015 р. № 43
4. Encyclopedia Britannica: Canals and inland waterways [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway>
5. Електронна енциклопедія – Wikipedia [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Річковий_транспорт
6. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка [Електронний ресурс] – Режим досту-

пу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>

7. Державна служба статистики України – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

8. Государственный судовой реестр Украины [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://rabomizo.com/rus/shipregistration-in-state-shipregistry-of-ukraine/>

9. Внутренний водный транспорт (ВВТ): проблемы и перспективы развития [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://avto.dzerghinsk.org/publ/vodnyj_transport/vnutrennij_vodnyj_transport_vvt_problemy_i_perspektivy_razvitiya/5-1-0-274#.V_84C_5kjDf

10. Укррічфлот – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukrriichflot.ua/ua/>

11. СПЕЦ-РЕЛИЗ: Возрождение судоходства на Днестре – проблемные вопросы на внутренних водных путях Украины [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukragrocom.com/index.php/tu/news/view/281>

12. Водный транспорт – владельцы и операторы Украины [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://fleetphoto.ru/owners/?rid=3>

13. Окорочков А. М. Аналіз перспектив розвитку контейнерних перевезень в Україні / А. М. Окорочков // Транспортні системи та технології перевезень. – 2015. – Вип. 10. – С. 98-105. – doi : 10.15802/tstt2015/57075.

14. Логистические процессы и морские магистрали [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.traceca-org.org/ru/>

15. Keating D. EU failing on river transport / D. Keating // European voice. – 2015.

16. Tempera M. The Danube river: it's future as a European transportation route / M. Tempera // Pecob – business report. – 2010. – P.1-6

17. Rhine Danube: work plan for the European coordinator / European Commission – Directorate General for Mobility and Transport. – 2015.

18. White paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe / United Nations economic commission for Europe, New York. – 2011. – 74 p.

19. Козаченко, Д. М. Напрямки підвищення ефективності перевезень зернових вантажів залізничним транспортом / Д. М. Козаченко, Р. Ш. Рустамов, Х. В. Матвієнко // Транспортні системи та технології перевезень. – 2013. – Вип. 6. – С. 56-60. – doi : 10.15802/tstt2013/24451.

Стаття рекомендована до публікації д.т.н., проф. Альошинським Є. С. (Україна)

Надійшла до редколегії 14.11.2016.

Прийнята до друку 19.11.2016.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Цель. Сложная ситуация, которая сложилась с перевозками отдельных видов грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте, присоединение Украины к европейским программам защиты окружающей среды и необходимость пропорционального развития всех видов транспорта, входящих в единую транспортную систему создают перспективы для развития перевозок речным транспортом по внутренним водным путям. Целью данной статьи является анализ современного состояния речных перевозок в Украине, изучения опыта эксплуатации внутренних водных путей в странах Европейского Союза и определения потенциальных направлений дальнейшего развития. **Изложение основного материала.** Перевозки по внутренним водным путям исторически были основой экономики и торговли. Украина благодаря своему выгодному географическому положению и наличию мощных водных артерий всегда занимала заметную позицию среди стран с значительным грузооборотом по внутренним водным путям, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Однако значительный экономический спад и сокращение грузооборота во второй половине 90-х годов прошлого столетия привели к практически полному исключению речного транспорта из транспортной системы и упадка шлюзовой и портовой инфраструктуры. Долгосрочное отсутствие инвестиций, как со стороны государства, так и частного сектора, негативно сказалась на состоянии подвижного состава. В то же время в странах Европы, а позже – Европейского Союза в последние годы наблюдается новый всплеск заинтересованности в развитии перевозок по внутренним водным путям. Принят ряд программ способствующих развитию речного транспорта как на государственном, так и на общеевропейском уровне, на обновление и развитие инфраструктуры и подвижного состава направлены значительные бюджетные и инвестиционные средства. Использование европейского опыта возможно и в Украине, однако для его внедрения необходима всесторонняя поддержка государства на уровне принятия законопроектов и разработки нормативной документации, которая позволила бы привлечь в отрасль инвестиционные средства, увеличить привлекательность речных перевозок и стимулировать отправителей к переориентации грузопотоков.

Ключевые слова: внутренние водные пути, речной транспорт, тарифы и сборы, грузопоток, государственные программы.

A. M. OKOROKOV, R. V. VERNIHORA, P. S. TSUPROV

RIVER TRANSPORT OF UKRAINE: CURRENT STATE AND PROSPECTS

Goal. The difficult situation that has arisen with the transport of certain types of goods on rail and road transport, Ukraine's accession to the European protection program environment and the need for balanced development of all modes of transport within the unified transport system creates opportunities for the development of inland waterway transport by inland waterways. The purpose of this article is to analyze the current state of river transportation in Ukraine, study of operating experience of inland waterways in the European Union and identify potential areas for further development. **Statement of the base material.** Transportation on inland waterways have historically been a mainstay of the economy and trade. Ukraine due to its favorable geographical position and powerful waterways has always occupied a prominent position among the countries with significant turnover on inland waterways, both in domestic and in international traffic. However, a significant economic downturn and reduced turnover in the second half of the 90s of the last century led to the almost total exclusion of river transport of the transport system and the decline of the gateway and port infrastructure. Long-term lack of investment from both the state and private sector, have a negative impact on the condition of the rolling stock. At the same time in Europe, and later - the European Union in recent years there has been a new surge of interest in the development of transport on inland waterways. A number of programs promote the development of river transport both at national and at European level, on the renewal and development of infrastructure and rolling stock, a considerable budget and investment funds. Using the European experience possible in Ukraine, but for its implementation requires the full support of the state to the level of adoption of legislation and the development of normative documents, which would allow to attract investment funds into the industry, to increase the attractiveness of the river traffic and encourage senders to reorient freight traffic.

Keywords: inland waterways, river transport, tariffs and fees, the turnover of goods, state programs.