

ТРАНЗИТНІ ПОТУЖНОСТІ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ

Д. К. Прейгер, Д. Г. Могильний

Транспорт, зокрема його водні види, відіграє важливу роль у налагодженні та розвитку зовнішньоекономічної діяльності, в забезпеченні внутрішніх та міждержавних вантажних перевезень, реалізації транзитного потенціалу країни, вирішенні питань економічної безпеки держави, оскільки він є найбільш енергетично ефективним та екологічно безпечним. *(Вважається, що палива, витраченого для перевезення 1 т вантажу автомобільним транспортом на відстань 100 км, достатньо для переміщення 1 т вантажу водним транспортом на відстань 370 км.)* Річкові та морські перевезення в Україні традиційно були і залишаються вагомими складовими транспортних послуг, у тому числі і щодо транзиту вантажів.

Головними річковими артеріями, що використовує Україна для перевезення вантажів до/від Румунії, Угорщини, Австрії, Німеччини, Російської Федерації, Молдови, Білорусі, є Дунай та Дніпро. Загалом наявність водного шляху по Дунаю та річках Європи, що з'єднані з ним, дає можливість Україні (за сучасних логістичних систем) підтримувати торговельні відносини з 12 країнами ЄС та багатьма іншими державами континенту. Роль водного транспорту може значно зрости зі вступом України до Світової організації торгівлі (СОТ). Проблеми розвитку транзитних потужностей водного транспорту та його використання в нових умовах господарювання потребують наукового дослідження.

У спеціальній літературі останніми роками питанню розвитку водного, зокрема річкового, транспорту приділяють певну увагу [1—5], але в багатьох дослідженнях недостатньо розкрито його значення у забезпеченні економічної безпеки країни на нинішньому етапі її розвитку. Тому ці питання розглянуто в статті детальніше.

Відомо, що спроможності транспорту внутрішніх водних шляхів у Європі досі викорис-

товують не повністю: на нього припадає лише 4,1% загальних перевезень вантажів у країнах ЄС (у Нідерландах — 42,7%, Німеччині та Бельгії — по 13,1%) [6]. В Україні водним транспортом у 2006 р. перевезено 23 млн т вантажів, або 2,7% загального обсягу вантажоперевезень (858,4 млн т). При цьому каботаж річкового флоту становив близько 13,5 млн т вантажів (менше 1,6 відсотка). Слід зазначити, що у 1990 р. відправлення (перевезення) вантажів морським транспортом України становило 53, а річковим — 66 млн т (усіма видами транспорту було перевезено 6286 млн т вантажів [7]). Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування на той час становила 4 тис. км, вантажооборот — 11,9, а морського транспорту — 265,6 млрд т/км. Тобто інтенсивність перевезень вантажів річковим транспортом становила 3 млн т на кожний кілометр судноплавного шляху.

Сучасні показники функціонування водного транспорту значно нижчі: наприклад, вантажооборот (морського та річкового транспорту разом) у 2006 р. становив усього 18,6 млрд т/км, загальна довжина річкових шляхів, що експлуатуються, зменшилася до 2,3 тис. км, склад морського в а н т а ж н о г о транспортного флоту скоротився за кількістю одиниць майже у 10 разів, вивантаження становить понад 90%. Середній термін експлуатації транспортного флоту України — понад 23 роки (детальну характеристику складу флоту провідної суднової компанії України наведено в табл. 1. За даними [8], середня тривалість

Прейгер Давид Каспарович — доктор економічних наук, професор, радник Національного інституту проблем міжнародної безпеки

Могильний Дмитро Григорович — головний консультант Національного інституту проблем міжнародної безпеки

експлуатації наявних в «Українському Дунайському пароплаванні» 600 суден становить близько 30 років), рівень спрацювання рухомого складу вітчизняних компаній — близько 70%. При цьому до 80% суден експлуатують понад нормативний термін, що робить їх неконкурентоспроможними на світовому фрахтовому ринку та ускладнює заходження суден до зарубіжних портів [9]. На вітчизняному ринку перевезень вантажів значно скоротився попит на послуги водного транспорту навіть у каботажному варіанті, яким перевозили переважно будівельні матеріали (за нашими розрахунками, якщо 1990 р. річковим та морським транспортом загального користування було перевезено майже 65 млн т мінеральних будівельних матеріалів для вітчизняних замовників, то 2006 р. обсяг цього вантажу не перебільшив 11 млн т).

За аналізований період кількість суден транспортного флоту річкових портів (пасажирського і самохідного вантажного) скоротилася практично у 2 рази, буксирного — у 1,3, рейдово-маневрового — у 3,6, службово-допоміжного — майже в 4 рази. На сьогоднішній день флот річкових портів налічує 87 пасажирських і самохідних вантажних суден переважно озерного і частково змішаного «ріка—море» плавання та

138 несамохідних вантажних суден. Спеціалісти Мінтрансв'язку України вважають, що у зв'язку з фізичним та моральним старінням дніпровського каботажного та дунайського флоту у найближчі 3–5 років підлягатиме списанню додатково 31 судно загальною вантажопідйомністю 56,2 тис. т, а до 2009 р. — ще 21 судно вантажопідйомністю 60 тис. тонн.

Як свідчить аналіз, головні причини, що зумовили такий стан водного транспорту України, полягають у загальнооекономічній кризі, якої зазнала держава після розпаду СРСР, у втраті керованості галуззю, зміні зовнішньополітичної ситуації (югославські події) та нерозвинутої ринкових засад функціонування водного транспорту і портів. Тому для відновлення колись досить міцних позицій морегосподарського комплексу України, на нашу думку, для відродження вітчизняного суднобудування та вдосконалення системи управління галуззю потрібна низка заходів, включаючи впровадження державної протекціоністської політики.

Україна має розгалужену транспортну систему, в структурі якої функціонує 20 морських торговельних і 10 річкових портів, 150 судноплавних компаній. Державним судновим

Таблиця 1

Характеристика флоту АСК «Укррічфлот», станом на початок 2005 р.

| Призначення флоту | Усього, одиниць | У тому числі за тривалістю експлуатації | | | |
|---|-----------------|---|------------|------------|---------------|
| | | 25—30 років | 15—24 роки | 5—14 років | менше 5 років |
| Пасажирський ¹ | 5 | 1 | 2 | 2 | - |
| Самохідний вантажний ² , разом | 96 | 50 | 28 | 15 | 3 |
| У тому числі: | | | | | |
| змішаного плавання | 52 | 11 | 23 | 15 | 3 |
| озерно-річковий | 42 | 37 | 5 | - | - |
| наливний | 2 | 2 | - | - | - |
| Буксирний | 10 | 4 | 4 | 2 | - |
| Службово-допоміжний | 28 | 17 | 10 | 1 | - |
| Несамохідний, разом | 104 | 40 | 45 | 18 | 1 |
| у тому числі: | | | | | |
| вантажно-транспортний | 57 | 7 | 35 | 14 | 1 |
| стоїчний | 47 | 33 | 10 | 4 | - |
| Усього | 243 | 112 | 89 | 38 | 4 |

* Дані Мінтрансв'язку України.

¹ Входить одне судно на підводних крилах, що є державною власністю.

² Включено судна типу «ріка—море», що взяті у бербоут-чартер (21 одиниця).

реєстром України зареєстровано понад 3,4 тис. суден різних форм власності. Найпотужнішими українськими судноплавними компаніями, які мають статус українського національного перевізника, є АСК «Укррічфлот», ВАТ «Українське Дунайське пароплавання» та СК «Укрферрі». Разом їм належить 819 суден (Дані Мінтрансв'язку країни). АСК «Укррічфлот» — національний перевізник, який, за даними керівництва компанії [10], здійснює 45% усіх річкових та морських перевезень водним транспортом держави між портами 40 країн світу, має близько 200 суден, 65 з яких використовують для морських перевезень, 100 — для перевезень Дунаєм, 35 — Дніпром.

У таблиці 2 наведено основні параметри річкових портів. До цього списку не включено порт Полтавського ГЗК та інші перевантажувальні комплекси (насамперед приватні), в яких у 2006 р. перероблено 25 млн т вантажу (15,8% загального обсягу по Україні).

Порівнюючи наведені проектні потужності десяти річкових портів України з реальними обсягами переробки вантажів, теоретично можна констатувати, що їх використовують неоптимально. За даними Держкомстату України, річкові порти в 2006 р. переробили 16889,6 тис. т вантажу, тобто вони працювали на проектну потужність усього 133 доби на рік (коефіцієнт використання проектних потужностей становив 36,5%).

Останнім часом з'явилися певні підстави для поліпшення ситуації на водному транспорті

України: поновлено наскрізне плавання Дунаєм (детальніше про роль України у розвитку вантажних перевезень Дунаєм див.: Пирожков С., Прейгер Д., Малайчук І., Самойлов О. *Україна на дунайській водній артерії: погляд з минулого у майбутнє* // *Економіка України*. — 2006. — № 7. — С. 63—73); розпочато (зі значними проблемами та перервами) роботи з відродження глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай-Чорне море в українській частині дельти Дунаю; водний транспорт поповнюють нові судна, що відповідають сучасним вимогам щодо екології та іншим параметрам; розширюються потужності перевалювальних терміналів у державних морських портах; оновлюється технічний парк портів; удосконалюється інфраструктурна система; адаптується до вимог ЄС нормативно-правова база; Україна приєднується до нових міжнародних угод щодо водного та інтермодального транспорту; активізується розбудова міжнародних транспортних коридорів на території України.

12 квітня 2006 року Постановою Кабінету Міністрів України № 496 «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки» ухвалено цю Програму, метою якої є подальша розбудова національної мережі МТК, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем тощо. В ній зазначено, що для виконання завдань у частині розвитку

Таблиця 2

Основні техніко-економічні параметри річкових портів України, 2005 рік*

| Порт | Вантажні причали | | | Склади, тис. кв. м | | Вантажо-пропускна спроможність, т/добу |
|--------------------|------------------|---------------------|------------------------|--------------------|-------|--|
| | кількість, од. | загальна довжина, м | максимальна глибина, м | відкриті | криті | |
| Чернігівський | 6 | 669 | 1,45 | 19,8 | - | 2600 |
| Київський | 10 | 1645 | 3,8 | 35,6 | 13,5 | 13531 |
| Черкаський | 4 | 590 | 3,6 | 18,3 | 2,5 | 4500 |
| Кременчуцький | 5 | 560 | 3,3 | 22,8 | 0,3 | 8470 |
| Дніпродзержинський | 2 | 372 | 3,2 | 3,5 | - | 4000 |
| Дніпропетровський | 12 | 2057 | 4,0 | 49,5 | 2,6 | 19350 |
| Запорізький | 15 | 2757 | 4,0 | 61,7 | 3,5 | 54540 |
| Новокаховський | 3 | 334 | 3,6 | 6,0 | 0,4 | 3600 |
| Херсонський | 7 | 813 | 4,25 | 19,5 | 1,4 | 5364 |
| Миколаївський | 5 | 751 | 5,8 | 29,9 | - | 10983 |

* Дані Мінтрансв'язку України.

морського транспорту необхідно забезпечити: адаптацію нормативно-правової бази із зазначених питань до норм і стандартів ЄС, розбудову морських торговельних портів, будівництво та реконструкцію глибоководних причалів у річкових портах, реконструкцію судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро, створення транспортно-складських логістичних центрів [11]. Частина із перелічених та інших заходів, спрямованих на утвердження України як транзитної держави, вже здійснено. У 2006 р. зупинено спад загальних обсягів вантажообороту в морських торговельних і річкових портах, у цілому збільшено транзит вантажів на водному транспорті (табл. 3 і 4).

Порівняно з 2005 р. транзит у морських портах зріс майже на 4,6 млн т, або на 11,4% за рахунок збільшення перевалки транзитних нафтоналивних і сухих вантажів, включаючи генеральні. У структурі транзитних вантажопотоків переважали такі види: сипучі — 24,7 млн т, або 56,8% (з них вугілля — 12,5 млн т, тобто 28,7% загального обсягу транзиту); наливні — 13,1 млн т, або 30,2% (у тому числі нафта і нафтопродукти — майже 9,9 млн т, або 22,7% загального обсягу); тарно-штучні — 5,7 млн т, або 13,1% (серед них чорні метали — 4,1 млн т, тобто 9,5% загального обсягу транзиту).

Окрім цього, транзитом у 2006 р. було перевезено 18,3 тис. контейнерів вагою 0,4 млн т, що становило щодо попереднього року відповідно 131,5 та 123,8 відсотка. На 37,7% зріс транзит автомобілів: їх було транспортовано 11,4 тис. одиниць. У структурі вантажообороту державних морських портів у 2006 р. по-

рівняно з 2005 р. частка транзиту та імпорту зросла відповідно на 2,8 і 0,9 відсоткового пункту, але скоротилася частка експорту на 3,5 відсоткового пункту. На нашу думку, зазначені структурні зміни вантажопотоків у морських портах можна пояснити загальним становищем експортно-імпортного торговельного балансу України, який у 2006 р. був від'ємний. Зростання обсягів переробки транзитних вантажів спостерігалось й у річкових портах (на 56,6%), але частково цього досягнуто за рахунок скорочення транзиту, що переробляють у морських річкових портах та на інших підприємствах галузі.

Ступінь реалізації провізних спроможностей річкового транспорту визначають не тільки наявністю суден, пропускними можливостями портів, технологіями переробки вантажів, тобто іманентними параметрами транспортної системи, а й рівнем безпечності судноплавства на внутрішніх річкових маршрутах, особливо на Дніпрі, де споруджено каскад гідроелектростанцій, відповідних гребель та шлюзів. Як вважають експерти Мінтрансв'язку України, термін експлуатації окремих елементів єдиного комплексу гідроспоруд дніпровських водосховищ становить 70 років; контрольні параметри технологічного обладнання судноплавних шлюзів, що використовують для утримання водонапору на ГЕС, переважно вже досягли або навіть перевищили критичні значення і потребують термінової заміни чи докорінної реконструкції. Найзагрозливішою є ситуація на Канівському, Кременчуцькому та Дніпродзержинському гідровузлах, де можливе аварійне відключення агрегатів та виведення шлюзів з експлуатації.

Таблиця 3

Вантажообіг портів та перевалочних комплексів України за 2005—2006 рр., тис. тонн [12]

| Показник | Державні МТП | | Річкові порти | | Морські рибні порти | | Інші підприємства | | Разом | |
|---|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------------|--------------|-------------------|--------------|----------|--------------|
| | 2006 р. | % до 2005 р. | 2006 р. | % до 2005 р. | 2006 р. | % до 2005 р. | 2006 р. | % до 2005 р. | 2006 р. | % до 2005 р. |
| Перероблено вантажів, включаючи перевалку | 112565,7 | 103,2 | 16889,6 | 128,4 | 3500 | 83,5 | 25000,7 | 93,7 | 157955,6 | 103,9 |
| В тому числі: | | | | | | | | | | |
| експорт | 55863,7 | 96,5 | 2373,6 | 114,4 | 1622,1 | 82,3 | 10845,3 | 99,9 | 70704,7 | 97,1 |
| імпорт | 9537 | 115,4 | 875,4 | 123,6 | 446,7 | 130,0 | 5215,7 | 114,4 | 16078,8 | 115,9 |
| транзит | 43469,3 | 111,4 | 88,8 | 156,6 | 1262,1 | 75,1 | 8433,5 | 86,0 | 53253,7 | 105,3 |
| каботаж | 3259,9 | 87,1 | 13538,9 | 131,6 | 153,1 | 79,0 | 506,4 | 110,0 | 17458,3 | 118,9 |

Впродовж майже 15 останніх років не вдається завершити реконструкцію частини обладнання Запорізького шлюзу, що може бути зруйнований. Не повністю виконано планові роботи з підтримання необхідних глибин суднових шляхів та довжини судноплавних діляниць, зокрема на річках Прип'ять, Десна, Дністер. У багатьох випадках не проведено заходи з матеріально-технічного забезпечення внутрішніх водних артерій, насамперед щодо технічного та обстановочного флоту, берегових і плаваючих засобів навігаційного обладнання тощо. Оскільки утримання внутрішніх водних шляхів України здійснюють практично за рахунок бюджету (ці та низку інших заходів з підтримання водних транспортних артерій віднесено до так званої морської та річкової транспортної діяльності. Їх фінансують зі Спеціального фонду Державного бюджету, який, у свою чергу, формують порти у розмірі 90 відсотків портового (адміністративного) збору), тож саме від держави залежить створення необхідних транспортних умов для підтримання та розвитку провізної спроможності річкового флоту.

Серед 20 морських торговельних і рибних портів України можна чітко виділити п'ять найпотужніших, в яких у 2006 р. перероблено вантажів, млн т: Одеський — 28, Південний — майже 21, Маріупольський — 15,8, Керченський — 4,5 та Іллічівський — 14,8. Їхня частка у загальному вантажообороті державних морських торгових портів становила 74,8 %. Ще вагоміша вона у забезпеченні транзитних вантажопотоків — 81 %. При цьому транзитні перевезення зазначених портів зросли за 2006 р. на 9,4%, а їхній загальний вантажооборот — на 2,9 відсотка. Одеський, Іллічівський та Південний порти разом формують так званий порт Велика

Одеса, що має відігравати важливу роль у розвитку загального та особливо — транзитного вантажопотоку на водному транспорті України. Вантажооборот Великої Одеси становив у 2006 р. 63,6 млн т, а з урахуванням морегосподарського дунайського комплексу — понад 80 млн т. Велика Одеса, на нашу думку, має всі шанси для того, щоб називатися морськими воротами Європи. Найпотужнішим конкурентом у цьому може бути лише румунська Констанца, яка має певні об'єктивні переваги, оскільки з'єднана з дунайською водною артерією. Велика Одеса географічно теж розташована досить привабливо для організації вантажоперевезень маршрутами Північ—Південь та Схід—Захід, а також за міжнародними транспортними коридорами № 5 і 9 та TRASECA.

Розглянемо у цьому контексті та зробимо оцінку заходів, які реалізують у портах Одеському, Іллічівському та Південний, для того, щоб істотно збільшити пропускні спроможності, насамперед транзитних вантажів (передусім — контейнеризованих, оскільки, за експертними оцінками, контейнерні перевезення — один із найперспективніших і динамічних видів транспортування вантажів: уже нині в загальному обсязі вантажоперевезень контейнерні досягли 55%, а за прогнозами, цей показник у 2010 році становитиме 70%. За цей період, як показують світові тенденції, темпи зростання перевезень зберуться на рівні 8—9%, відрізняючись по регіонах: 5—7% — в Європі, 12—16% — в Азії та Латинській Америці. Вважають, що вже у 2007 р. світові обсяги перевезень контейнерів становитимуть 145,9 млн TEU — *Twenty-foot Equivalent Unit* (умовна одиниця урахування парку контейнерів та контейнерних перевезень, за який прийнято контейнер стан-

Таблиця 4

Обсяги перевезень транзитних вантажів водним транспортом України, млн т*

| Показник | Роки | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
| Перероблено вантажів у морських портах усіх форм власності | 37,3 | 36,0 | 45,7 | 55,1 | 50,0 | 50,0 | 53,2 |
| У тому числі перероблено вантажів у морських торговельних портах Мінтрансв'язку України | 36,5 | 36,0 | 43,1 | 48,9 | 42,8 | 39,0 | 43,5 |
| Перероблено вантажів рибними портами та причалами різних форм власності | 0,8 | 1,3 | 2,6 | 6,2 | 7,2 | 11,0 | 9,7 |

* Дані Мінтрансв'язку України.

дарту ISO розміром 20x8x8 футів, або 6058×2438×2438 мм), підвищити якість транспортних послуг та реально перетворитися на чорноморські ворота Європи. Однак слід зауважити, що, незважаючи на високу кінцеву мету розвитку Великої Одеси, в державі досі немає комплексної програми або хоча б концепції, реалізація якої дала б змогу досягти зазначеної мети.

Як зазначалося, Велика Одеса має певні шанси на значне збільшення обсягів перевалювання та переробки контейнерних вантажів, але для цього варто активно розвивати мультимодальні перевезення, зокрема доставку до порту та вивезення контейнерів залізницею. За експертними оцінками, в радянські часи до 90% контейнерів, що надходили до Одеси, доставляли саме залізничним транспортом. Натомість сьогодні частка контейнерних залізничних перевезень в порти Іллічівськ і Одеса становить відповідно 2—3 і 7%. Для їх збільшення необхідно вирішити низку питань, пов'язаних з розвитком економіки країни загалом, активізацією інтермодальних перевезень, виділенням площі для зберігання контейнерів та техніки з їх перевантаження тощо.

Насамперед йдеться про: усунення диспропорцій у розвитку портів і припортових залізничних станцій, оскільки пропускні спроможності останніх вдвічі нижчі, залишаючись в абсолютному виразі дуже незначними; збільшення експорту вітчизняних товарів, що надходять залізницею через морські порти. На цей час імпорт значно перевищує експорт, а це викликає необхідність перевезення великої кількості порожніх вагонів і контейнерів. Також є дефіцит спеціалізованих вагонів.

Потребують модернізації інтермодальні термінали та залізничні під'їзди до них з метою нарощування пропускних спроможностей щодо 40-футових контейнерів (насамперед в Іллічівську, Усатові, деяких обласних центрах, що мають прямий залізничний зв'язок з портами — Вінниця, Чернігів, Київ), налагодження безперебійної роботи контейнерних і контрейлерних (або контейнерно-контрейлерних) потягів-експресів тощо. В цьому контексті варто зазначити, що перший контейнерно-контрейлерний залізничний потяг «Вікінг» було відправлено з Іллічівська до Клайпеди (Литва) транзитом через Білорусь 6 лютого 2003 року. Відкриття маршруту було погоджено з урядами України і Литовської Республіки та білоруською владою щодо упорядкування контрольних процедур і прикордонних зборів. Такий вид транспортного зв'язку скорочує термін доставки вантажу вдвічі порівняно з автомобільним. Саме тому, за дани-

ми Мінтрансв'язку України, попит на перевезення вантажів зазначеним шляхом зростає швидше, ніж транзитні перевезення загалом: у 2005 р. інтермодальні перевезення по країні зросли в 1,4 разу порівняно з попереднім роком, а за маршрутом «Вікінг» — у 6,8 разу. Було сформовано 114 поїздів до Клайпеди і 115 — у зворотному напрямі, у складі яких перевезено 124 автопоїзда і 6432 великотоннажних контейнери у 20-футовому еквіваленті (ДФЕ — TEU).

Експерти Мінтрансв'язку України вважають, що з метою залучення додаткових обсягів перевезення вантажів поїздом «Вікінг» доцільно подовжити його маршрут до країн Закавказзя — Грузії та Азербайджану. Реалізації цих пропозицій може сприяти і нова транспортна артерія Керч—Поті/Батумі, відкриття якої планується найближчим часом [13]. Також варто звернути увагу на домовленості між Азербайджаном, Грузією та Туреччиною щодо будівництва в регіоні нової залізниці Карс—Ахалкалаки—Тбілісі—Баку, повномасштабне введення в дію (2009 р., до 15 млн т вантажів на рік [14]) якої сприятиме активізації перевезень міжнародним транспортним коридором TRACECA і МТК «Балтійське море—Чорне море». Крім «Вікінга», курсують ще два транзитних контейнерних поїзди: «Чардаш» (Будапешт—Москва) і «Одеса» (Одеса—Порт—Москва) та так звані маршрутні контейнерні групи за напрямом Європа—Середня Азія.

Для реалізації вказаних потенційних можливостей морських торговельних портів необхідно в комплексі розв'язати низку актуальних завдань, які можна об'єднати у загальнонаціональні та конкретні для кожного порту. Передусім це прийняття закону України про морські порти (у січні 2007 року такий закон, внесений народними депутатами, прийнято у першому читанні, але, на думку фахівців [15], він потребує доопрацювання). У законі мають бути чітко визначені повноваження і відповідальність держави, місцевих органів влади та адміністрацій портів за розвиток портового господарства загалом, спеціалізованих послуг зокрема, система земельних і майнових відносин, виконання вимог природоохоронного законодавства, закладено законодавчі основи з координації тарифної політики тощо. Варто розробити і прийняти на державному рівні національну програму розвитку морських портів України, в якій було б відображено проблеми розбудови транспортних комунікацій, міждержавних відносин у сфері морської діяльності України, нарощування і реалізації транзитного потенціалу та інші питання.

Звичайно, для реалізації зазначених завдань і досягнення встановлених цілей недостатньо

суто державних інвестицій. Розвитку транспортної інфраструктури сприяло б активне залучення приватного капіталу і коштів споживачів послуг на основі механізму так званого державно-приватного партнерства. На нашу думку, не варто ігнорувати впровадження концесії державних морських портів або їхніх елементів (зауважимо, що офіційно на цей час всі морські порти України є сто відсотковою власністю держави), відродження практики створення на базі МТП ВЕЗ та території пріоритетного розвитку. Проблему оновлення основних засобів виробництва в портах можна вирішувати і за допомогою механізмів лізингу.

В частині розроблення і реалізації конкретних інноваційних проектів у морських портах України, зокрема у Великій Одесі, актуальне питання створення в регіоні великого центру з перевалювання контейнерів на зразок портів Пусан (в Азії), Пірей або Генуя (на Середземному морі), Роттердам (у Європі). Слід створити замкнений цикл використання контейнерів і спецобладнання, що може бути забезпечено в рамках так званого транспортно-контейнерного пула, який опікувався б формуванням та розвитком інтермодальних контейнерних перевезень, залученням контейнеропотоку з Транссибу, вирішував би інші нагальні питання.

Серед заходів, що реалізують у конкретних морських портах, на увагу заслуговують такі: «Програма 4 М» Іллічівського морського торговельного порту, що передбачає комплексний розвиток діючого контейнерного терміналу з метою істотного зростання інтенсивності обробки суден-контейнеровозів і доведення кількості щорічно оброблених контейнерів до чотирьох мільйонів одиниць (ТЕУ). Проект передбачено реалізувати із залученням приватних інвестицій та кредитів ЄБРР. У попередні роки тут введено в дію третю чергу перевантажувального комплексу зернових вантажів потужністю 6,2 млн т на рік; генеральний план розвитку Одеського порту на 2005—2010 роки, що включає вісім інвестиційних проектів, реалізація яких дасть змогу збільшити пропускну спроможність об'єкта на 36,4 млн т вантажів та 1,5 млн контейнерів на рік (вартість робіт становить 1,5 млрд дол. США і забезпечуватиметься інвесторами, які мають власну вантажну базу в порту); розпочато будівництво перевантажувального комплексу генеральних вантажів на причалі № 9 порту Південний, що сприятиме нарощуванню його пропускну спроможностей на 1,2 млн т вантажів на рік (витрати на реалізацію проекту оцінюють у 200 млн дол. США).

Нині перевантаження контейнерів здійснюють 6 з 20 морських торговельних портів

України: Одеський, Іллічівський, Маріупольський, Миколаївський, Ізмаїльський і порт Жовтневий. Але головна частка річного сукупного контейнеропотоку через порти України припадає на Одеський та Іллічівський порти. За даними Мінтранзв'язку України, загалом у 2006 р. через морські торговельні порти пройшов 447041 контейнер (це на 25,9% більше, ніж у 2005 р.), з них через Одеський порт — 254068 одиниць (56,8%), Іллічівський — 183961 (41,2%). Разом з тим загальний обсяг переробки контейнерів у морських портах країни (включаючи Одесу і Іллічівськ) вкрай низький. Обсяги контейнерних перевезень вітчизняних вантажів визначають насамперед потребою економіки країни. Так, у 1990 р. у портах України було перероблено 2035 тис. т вантажів у контейнерах, але надалі ці обсяги скорочувалися: 1991 р. — 1487 тис. т, 1995 р. — 1258 тис. т і лише з 1997 р., коли економіка країни зупинила свій спад, почали створювати умови для збільшення контейнерних перевезень. Реальне зростання припало на 2000 р. — 1735 тис. т, у 2003 р. вони становили понад 2947 тис. т, а у 2006 р. — 6096 тис. т. Разом з тим це дуже далеко від розрахунків спеціалістів, які на початку 2000-х років прогнозували досягнення вже у 2007 р. одного мільйона ТЕУ, або понад 10 млн т вантажу (нагадаємо, що у 2006 р. перероблено менше половини очікуваної кількості контейнерів).

Науковці, які досліджують проблему контейнерних перевезень, стверджують, що прогнозований контейнеропотік морських торговельних портів України до 2015 року може становити 10 млн ТЕУ, а за умови створення оптимальних умов для використання транзитного потенціалу він може ще зрости. Тому певні (поки аж ніяк не комплексні) заходи реалізують у багатьох морських портах країни, що загалом забезпечать доведення їх загальної виробничої потужності до 350 млн т вантажів на рік, або збільшення вантажообігу на 10—30 відсотків. Зокрема, у Бердянському морському порту будують перевантажувальний комплекс для контейнерів, опрацьовують питання організації перевезень з Південної Кореї комплектуючих для виробництва автомобілів (вважають, що обсяг перевезень може досягти 14 тис. 40-футових контейнерів на рік).

Є й інші зацікавлені вантажовласники, які (за твердженнями експертів) пропонують перевезення до 450 контейнерів (ТЕУ) на місяць транзитом до Туреччини і країн Середземномор'я. Створюється універсальний перевантажувальний комплекс у Маріупольському МТП. Два роки тому (у серпні 2004 р.) завершено будівництво комплексу перевалю-

вання калійних добрив (насамперед білоруських) у Миколаївському морському торговельному порту. Його місткість становить 30 тис. т зберігання, а інтенсивність перевантаження — 18-20 тис. т на добу, що вдвічі більше за наявні. Здійснюють необхідні днопоглиблювальні роботи в Скадовському МТП з метою відкриття другої вантажопасажирської поромної лінії Скадовськ—Зонгулдак (Туреччина). Ця лінія забезпечить додатковий потік експортно-імпортних і транзитних вантажів до цієї країни в обсязі до 250—280 тис. тонн на рік.

У цьому контексті доцільно зазначити, що саме розвиток поромних перевезень, які дедалі частіше перетворюються на ланцюжки інтермодальних маршрутів (особливо за організації грамотної логістичної схеми) та засіб активізації діяльності міжнародних транспортних коридорів, є дуже важливим у реалізації транзитного водного потенціалу України, передусім на морському транспорті. Головною українською компанією, що здійснює морські залізнично-поромні перевезення між портами Чорного моря, є СК «Укрферрі». ЗАТ СК «Укрферрі» має статус національного перевізника і працює на поромних лініях Іллічівськ—Поті/Батумі—Варна та Іллічівськ—Деріндже. Ці напрями перевезень як складові міжнародних транспортних коридорів, зокрема Балтійське море—Чорне море і Європа—Кавказ—Азія (TRACECA), мають важливе значення в реалізації транзитного потенціалу України. Тому до їх розвитку залучають не тільки вітчизняні, а й закордонні інвестиції.

Наприклад, за домовленістю між Україною, Грузією та Європейським Союзом завдяки технічній допомозі ЄС на загальну суму 8,2 млн євро побудовано транспортно-складський комплекс (ТСК) та контейнерно-автотранспортну ділянку Іллічівського порту зі встановленою сучасною перевантажувальною технікою (вартість в 1 млн євро), спеціальною складською площадкою, де можуть пересуватися вантажівки з можливим навантаженням до 28 тонн на вісь, під'їзними залізничними коліями, контрольно-пропускним пунктом для автотранспорту тощо. Загальна площа території — 16240 кв. м, місткість складу — 440 контейнерів і 31 автотягач із трейлерами. Сумарна потужність ділянки — 22650 контейнерів і 1500 одиниць автотранспорту на рік (Дані Мінтрансв'язку України). Збільшенню обсягів перевезень за цим маршрутом сприяє також прийняте у 2001 р. рішення щодо розширення проекту TRACECA за межі басейну Чорного моря — сухоходом територією України від Іллічівська через Одесу у напрямі до Жмеринки, Рівного, Ягодина на кордоні з Польщею. В рамках проекту

TRACECA чорноморські порти Варна, Бургас, Констанца, Іллічівськ мають перетворитися на логістичні центри TRACECA, заплановано також налагодження залізнично-морського транспортного зв'язку між портами Самсун, Поті, Батумі, Варна, Бургас, Констанца, Іллічівськ, що значно збільшить транзитні перевезення в басейні Чорного моря і дасть можливість повніше реалізовувати транзитний потенціал чорноморських країн.

У вересні 2004 р. встановлено пряме залізнично-поромне сполучення Іллічівськ—Деріндже (Туреччина), яке дасть змогу приєднатися до транзитних вантажоперевезень України традиційним власникам з Російської Федерації, Казахстану та Киргизстану, Узбекистану, Таджикистану і Туркменістану. Слід тільки впровадити прийнятні транспортні тарифи і портові збори, які в деяких випадках ще значно перевищують болгарські та румунські. З того ж 2004 р. функціонує контейнерна лінія «Роксолана контейнерлайн» (Іллічівськ/Одеса—Ізмаїл—Іллічівськ/Одеса), в якій використовують судна і контейнери Українського Дунайського пароплавства (УДП) та транспортні можливості українських морських торговельних портів.

Реалізувати свій досить потужний транзитний потенціал на водному транспорті Україна не зможе повністю без відповідного розвитку вантажних перевезень Дунаєм, чому має сприяти відродження наскрізного руху суден цією річкою та розбудова втраченого суднового ходу Дунай—Чорне море в українській частині дельти Дунаю.

Слід зазначити, що останнім часом проблема збільшення вантажних перевезень транспортом внутрішніх водних шляхів стає дедалі актуальнішою для всієї Європи. 15 лютого 2006 року у Відні (в рамках головування Австрії в Раді ЄС) відбувся спеціальний саміт з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами Європи та обговорювався проект програми з цього питання під назвою «Наяда». Підготували програму австрійські фахівці, які використали досвід своєї країни у розробці та реалізації Національного плану дій щодо розвитку дунайського судноплавства. Програму «Наяда» розглядають в ЄС як важливий компонент реалізації так званої Білої книги ЄК «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати». У роботі саміту взяли участь і представники України. Окрім «Наяди» в ЄС розглядають також дві програми MARCO POLO, які передбачають реалізацію проектів з інтенсифікації перевезень водним транспортом в Європі з урахуванням створення і розвитку комбінованих європейських та євразійських транспортних

маршрутів. При цьому MARCO POLO 1 реалізовуватиметься в країнах ЄС і спрямована на організацію пересування вантажів на короткі дистанції з використанням комбінованих інтермодальних схем. MARCO POLO 2 розрахована на 7 років (2007—2013 рр.) і передбачає поширення нових технологій перевезень на східні від ЄС країни, в тому числі Україну, Росію, Молдову тощо. Саме через цю програму зазначені країни мають можливість активніше інтегрувати свої транспортні системи до європейської [16].

Але повернемося до «Наяди». В обґрунтуванні до проекту вказується, що обсяги фрактових перевезень на внутрішньому водному транспорті в Європі до 2015 р. зростуть порівняно з існуючим рівнем на третину (Тут і надалі в матеріалах щодо проекту «Наяда» використані дані з: Повідомлення з Комісії щодо сприяння транспорту внутрішніх водних шляхів «Наяда». СОМ (2006).— Брюссель). Цьому сприятиме переведення значної частини вантажопотоку з автомобільного на залізничний та поєднання з ним мультимодальних схем морського і річкового транспорту, що не тільки зменшить вартість доставляння вантажів, а й сприятиме поліпшенню екологічної ситуації на транспортних артеріях.

Сьогодні провізні потужності Дунаю, як стверджується в проекті, в Європі використовують лише на 10%. Збільшення цього відсотку вимагає реалізації комплексу заходів, одним із елементів якого в Україні є оновлення парку плавзасобів, які відповідали б сучасним вимогам щодо економічності та екологічності. До них належать, зокрема, баржі типу «Європа», що останнім часом надходять із Запорізького судноремонтно-суднобудівного заводу до компанії «Укррічфлот» для використання на Дніпрі та Дунаї. Вантажопідйомність баржі становить 2 тис. т. Вона може перевозити навалочний вантаж, паливо і навіть зерно. Судна з'єднують у колону з 6-7 барж і рухають за допомогою буксира. Їх уже замовлено 30 одиниць і 5 буксирів [17].

Річковий флот України оновлюється і за рахунок інших придбань судноплавних компаній та портів. Так, «Укррічфлот» уже отримав вісім теплоходів серії «Буг» (дедвейт 6,3 тис. т) та перший (з серії із трьох замовлених) універсальний суховантаж «Михайло Синиця» водотоннажністю 6,2 тис. т типу «річка-море», що збудували на замовлення на заводі «Дамен Шип'ярдс Океан» (м. Миколаїв). Загалом буде збудовано ще 27 суден серії «Буг» та два типу «річка—море», для чого залучають кредити ЄБРР [18]. У 2005 р. «Укррічфлот» отримав сім вантажних теплоходів типу «Десна», замовлення на будівниц-

тво яких за кредити ЄБРР було розміщено на румунській верфі [1, 26]. Сьогодні в СК «Укррічфлот» уже експлуатують 13 високоефективних суден-автоматів світового рівня [19]. Ще одним кроком буде виконання замовлень на будівництво великих суден водотоннажністю 30—35 тис. т [20]. Таким чином повністю флот, який має здійснювати вантажні перевезення річками Дніпро та Дунай.

Це особливо актуально для ВАТ «Українське Дунайське пароплавання», яке має статус національного перевізника і виконує понад третину транспортних перевезень основною водною європейською магістраллю — річкою Дунай та використовує свої провізні потужності лише на 60 відсотків [21]. Ще кілька років тому УДП перевозило до 1 млн т транзитних вантажів до Лівану, Лівії, Італії, країн Близького Сходу тощо. Саме через ВАТ «УДП» та «Укрморрічфлот» може бути здійснено інтеграцію України до ЄС у транспортному комплексі Придунав'я, забезпечено повномасштабну участь країни у формуванні єдиної європейської транспортної мережі через систему міжнародних транспортних коридорів, у тому числі МТК № 7 (Дунайський), коридору «Великого транспортного кільця» Волга—Дунай—Рейн—Балтійське море та майбутнє транспортне з'єднання Дніпро—Даугава.

Експерти ЄС прогнозують, що до 2016 р. обсяг вантажних перевезень на українській ділянці МТК № 7 збільшиться до 20 млн т, або практично в 10 разів, завдяки залученню вантажів рейнського та кавказько-азіатського походження. Очевидно, такий прогноз зроблено, враховуючи відновлення судноплавства гирлом Бистре глибоководним судновим ходом (ГСХ) Дунай—Чорне море. У листопаді 2006 року роботи на каналі відновлено, а відтак можна сподіватися на завершення першої фази вже у 2008 році. Разом з тим будівництво глибоководного ходу ще не означає введення його в економічно ефективну експлуатацію, тобто повноцінне відновлення вантажопотоків, включаючи транзитні, цією артерією. Для повернення втрачених за часи простоювання каналу і нарощування обсягів вантажів необхідно розв'язати низку проблем, головною з яких є досягнення порозуміння з Румунією, яка є монополієм власником суднового ходу з Дунаю до Чорного моря. Її послугами користуються українські судовласники і власники вантажів, що транспортуються в регіоні. Як вважають фахівці, на цьому шляху Україні варто спочатку стати членом Адміністрації Нижнього Дунаю (нині до неї входить лише Румунія, оскільки свого часу СРСР вийшов з відповідної Конвенції), дійти порозуміння щодо розбудови ГСХ у внутріш-

ніх суперечках у державі, реалізувати другий етап проекту тощо. Як повідомлялося в українських ЗМІ [22], Україна і Румунія досягли домовленостей щодо спільного забезпечення судноплавства на Кілійському і Старостамбульському гирлах Дунаю, що можна розцінювати як важливий крок до порозуміння між двома країнами у справі налагодження за участю України безперервного транзитного перевезення вантажів і пасажирів у нижній частині Дунаю у сполученні його з Чорним морем. На початку квітня 2007 року ВАТ «УДП» відкрило пасажирську навігацію на Дунаї, що включає перевезення пасажирів у нижній частині річки, а також на її словацькій, угорській та німецькій ділянках. Відкрито також навігацію на ГСХ Дунай—Чорне море.

Підбиваючи підсумки проведеного аналізу, можна стверджувати, що для повнішої реалізації наявного і розширення транзитного потенціалу України на водному (морському і внутрішньому) транспорті в контексті забезпечення економічної безпеки держави доцільно:

1. Активізувати роботу з уніфікації нормативно-правової бази, що регулює транспортну діяльність, та її адаптації до європейських стандартів шляхом розробки нових та перегляду чинних законодавчих і нормативно-правових актів, які передбачали б однакові підходи до регулювання правовідносин функціонування підприємств галузі різних форм власності, встановлювали б правові, економічні та організаційні засади їхньої діяльності та враховували б нинішні тенденції інтегрування вітчизняної транспортної системи до європейської і світової.

2. Удосконалювати технологію перевізного процесу, підвищувати якість перевезень і їхню безпеку, забезпечувати зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище, продовжувати процес приєднання країни до міжнародних багатосторонніх конвенцій і угод, що регламентують питання водного транспорту.

3. Здійснювати заходи щодо розширення мережі терміналів та узгодження перевізних спроможностей і потужностей для зберігання вантажу між автомобільним, залізничним і водним транспортом у схемах інтермодальних перевезень.

4. Запроваджувати зважену тарифну політику під час здійснення контейнерних перевезень у мультимодальних та міжнародних залізнично-поромних напрямках.

5. Завершити в установлені терміни (з дотриманням міжнародних домовленостей і екологічних стандартів) повномасштабне відновлення

суднового глибоководного ходу Дунай—Чорне море на українській ділянці дельти Дунаю.

6. Вживати дієвих заходів щодо подальшого зміцнення матеріально-технічної бази державних судноплавних компаній та портів за рахунок поповнення флоту сучасними суднами, які відповідають міжнародним вимогам з позицій економічності та екологічності, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного водного транспорту.

7. Врегулювати питання отримання на рівноправній та безперешкодній основі дозволу на плавання суден під українським прапором на внутрішніх водних шляхах Російської Федерації та регіону Каспійського моря, питань спільного використання водного шляху на Дунаї (з країнами ЄС) та дніпровської водної артерії (з Білоруссю і РФ).

Джерела

1. Пашута М.Т., Турпак Т.Г. Інноваційна діяльність як фактор розвитку річкового транспорту України // Проблеми науки. — 2006. — № 9. — С. 24—29.
2. Славов Н.А. Методология реорганизации водного транспорта Украины в рыночных условиях. — К.: Наук. думка.- 2001. — 333 с.
3. Ревенко В.Л., Підлісний П.І., Славов М.А. Структурна перебудова річкового транспорту України. — К.: Інститут кібернетики НАНУ. — 1998. — 36 с.
4. Підлісний П.І. На порядку денному — відродження судноплавства на Дніпрі // Урядовий кур'єр. — 2005. — 21 квітня.
5. Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств річкового флоту. — К.: Наук. думка.— 2003.
6. *Європейський економічний і соціальний Комітет ТЕН/135*. Паневропейская система/внутренний водный транспорт. — Брюссель. — 2003. — 24 сентября.
7. Статистичний щорічник України за 1994 рік. Міністерство статистики України. — К.: Техніка, 1995. — С. 297/
8. Лебедев П. Куди рухаємося, Україно? // Урядовий кур'єр. — 2007. — 24 березня.
9. *Соціально-економічний розвиток України (2004—2015 роки)* «Шляхом Європейської інтеграції» /Авт. кол.: А.С.Гальчинський, В.М.Гець та ін. — К.: ІВЦ Держкомстату. — 2004. — С. 201.
10. Саніна Н. «Укррічфлот» знову атакують рейдери // Голос України. — 2007. — 9 лютого.
11. Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006—2010 роки (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 р. № 496) // Урядовий портал.

12. *Порты Украины*. — 2007. — № 1. — С. 59.
13. *Петрусенко М.* Міжнародні аспекти економічної співпраці // Урядовий кур'єр. — 2007.— 23 лютого.
14. *Рокс Ю.* Железно-политическая дорога // Эксперт. — 2007. — № 6. — С. 60.
15. *Лосевская А., Ницевич А.* Морские порты — в законе // Порты Украины. — 2007. — № 1. — С. 14—15.
16. *Моралес Е.* Новая транспортная политика Евросоюза // Транспорт. — 2005. — 19 жовтня.
17. *Коротченко К.* «Європа» підкорить Дунай // Урядовий кур'єр. — 2006. — 14 вересня.
18. *Власова К.* Якого беліза треба? // Голос України. — 2007. — 31 березня.
19. *Самсоненко Л.* «Рейдерська» одісея «Укррічфлоту»// Урядовий кур'єр. — 2007. — 8 лютого.
20. *Івашко О.* На «Океані» спущено восьмий суховантаж на замовлення «Укррічфлоту». На черзі — ще три // Голос України. — 2007. — 5 квітня.
21. *Воронов В.* Дунайські мільйони // Голос України. — 2007. — 30 березня.
22. *Київ і Бухарест* домовилися про судноплавство в гирлі Дунаю // Голос України. — 2007. — 14 березня.