

УДК 656.078

Е.В. Тростянецька, А. В. Урсулєнко

*Одеський національний морський університет*

**ПЕРСПЕКТИВИ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ  
ПРИБЕРЕЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ДУНАЙСЬКОМУ РЕГІОНІ**

*В статті досліджено основні проблеми та перспективи розвитку прибережних перевезень в Дунайському регіоні. Визначено причини, чому регіон українського Придунав'я в сучасних умовах віднесено до депресивних регіонів, проведено аналіз розвитку річкових перевезень в країні, надано приклад сучасного європейського досвіду розвитку річкових портів та визначенні перспектив розвитку прибережних перевезень в Дунайському регіоні.*

**Ключові слова:** прибережні перевезення, регіон Придунав'я, депресивні регіони.

Э.В. Тростянецкая, А.В. Урсулєнко

*Одесский национальный морской университет*

**ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ  
ПРИБРЕЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ДУНАЙСКОМ РЕГИОНЕ**

*В статье исследованы основные проблемы и перспективы развития прибрежных перевозок в Дунайском регионе. Определены причины, по которым регион украинского Придунав'я в современных условиях отнесен к депрессивным, проведен анализ развития речных перевозок в стране, приведен пример современного европейского опыта развития речных портов и определены перспективы развития прибрежных перевозок в Дунайском регионе.*

**Ключевые слова:** прибрежные перевозки, регион Придунавья, депрессивные регионы.

© Тростянецька Е.В., Урсулєнко А.В., 2017

E.V. Trostyanetska, A.V. Ursulenko

*Odessa national maritime university*

**PROSPECTS AND PROBLEMS OF SHORT SEA SHIPPING  
DEVELOPMENT IN THE DANUBE REGION**

*The article is explored the main problems and prospects of the short sea shipping development in the Danube region. The reasons why the region of the Ukrainian Danube are attributed to the depressive regions are determined, there were analyzed the development of river transportation in the country, the example of the modern European experience of development of river ports is given and the prospects of the short sea shipping development in the Danube region are determined.*

*Globalization processes related to international freight services cause the increasing role of the local transport systems. Under such conditions the alternative routes are formed, based on using separate advantages of different regions. The effective integration of the country to the international logistic transport chain becomes very important.*

*Looking at the European experience, it has been proved that SSS is a viable transport solution to connect Ukraine with the European market and it has a great potential in the Danube region.*

*Short sea shipping in Ukraine can be considered a most environmentally friendly mode of transport, in particular, because of its comparatively low external costs and high energy efficiency.*

*Behavioral, social, political, cultural, and institutional aspects should be also taken into account in the development of the future national transport strategy*

**Keywords:** short sea shipping, the Danube region, depressive regions.

**Постановка проблеми.** Впровадження нових технологій доставки вантажів та розвиток ринку сервісних послуг є однією з актуальних тенденції сучасного регіонального розвитку. Все

більше європейських портів Дунайського регіону переорієнтуються останнім часом на розвиток внутріконтинентальної торгівлі та прибережних перевезень, які в свою чергу виступають фактором стійкого економічного розвитку прибережних регіонів. Ці тенденції повно відображені в морській транспортній стратегії європейських країн до 2018 р [1; 2].

Про те, наскільки доцільно відновлювати судноплавство на ріках в Україні, можна міркувати довго. Однак щоб відкинути всі сумніви про необхідність реалізації проекту по відновленню і модернізації річкової інфраструктури варто звернути увагу на те, що наприклад, українська частина Дунайського регіону є невід'ємною частиною декількох міжнародних транспортно-торгівельних шляхів та являє собою так звану «потенційну крапку» можливого економічного зростання регіону на підставі впровадження сучасних механізмів та інструментів регіонального розвитку.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** Питаннями розвитку українського Придунав'я та річних перевезень займалися такі вчені, як Буркінський Б.В. [1-2], Котлубай М.І., Примачев М.Т. [2], Рубель О.Є. [3], питання розвитку «short sea shipping» висвітлюють в своїх працях Баришнікова В.В. [4] та Филипенко А.О. [5]. Однак невирішеним остається питання щодо проблем та перспектив розвитку прибережних перевезень української частини Дунаю.

**Завдання дослідження.** Мета дослідження полягає у визначенні проблем та перспектив розвитку прибережних перевезень в Дунайському регіоні. Основні задачі дослідження полягають у розгляді регіону Придунав'я та визначенні причин віднесення його до депресивних регіонів, аналізі розвитку річкових перевезень в країні, дослідженні сучасного європейського досвіду розвитку річкових портів та визначенні перспектив розвитку прибережних перевезень в Дунайському регіоні.

**Основний матеріал дослідження.** Регіон Придунав'я (українська частина) сьогодні слід розглядати як депресивний з низьким рівнем життя та високим ступенем міграції, а враховуючи ізольованість регіону як від Чорного моря (відсутність необхідних прохідних глибин на каналі Прорва) так і від основної магістральної траси (автомобільна траса знаходиться в жахливому стані) сподіватися на розквіт регіону в найближчий час за таких умов є ілюзією.

У перспективі потрібно розуміти, що не зважаючи на вдале географічне розташування України на перехресті між північчю та півднем та між заходом та сходом (та інші наявні транзитні переваги), відсутність діючої стратегії розвитку річкового транспорту, призведе до того, що країна залишиться в стороні від глобальних логістичних вантажопотоків.

Вибір оптимального маршруту сьогодні відбувається не лише за критерієм вартості доставки, значну роль грає термін доставки та її якість протягом усього логістичного ланцюга поставки.

На жаль європейські ініціативи щодо розвитку річкових перевезень не отримують в Україні достатньої уваги, крім того відсутня діюча стратегія розвитку вітчизняних Придунайських портів.

Замість конкуренції з закордонними портами, наприклад на Дунаї це порти Румунії та Молдови, відбувається внутрішня конкуренція між Рені та Ізмаїлом. Крім того, вітчизняні керівники ще не мислять у розмірах глобальних вантажопотоків та глобальної логістики. Відсутність розуміння формування логістичних потоків у глобальних системах призводить до відсутності усвідомлення можливої конкуренції з боку інших портів.

Портова інфраструктура річкових портів знаходиться в занепаді. Знос перевантажувальної техніки складає більше 90 % – це крани та автотехніка, яким вже по 20-40 років. Виробничі потужності річкових портів вже давно мали бути оновлені за рахунок накопиченої амортизації, однак, відповідно до діючої законодавчої бази, амортизація для державних під-

приємств не є джерелом оновлення фондів, а, навпаки, практично вилучається з підприємства.

Останні законодавчі ініціативи також повністю позбавили порти можливості оновлення інфраструктури, так, відповідно до постанови 1156 від 30.12.2015 року, з 2016 року державні підприємства повинні платити 75 % дивідендів (а відповідно до діючого податкового кодексу податок на прибуток та дивіденди складатимуть до 93-97 % від доходу підприємства), тобто у підприємства практично не залишається коштів для розвитку та оновлення інфраструктури [6].

Невідповідність та суперечливість між деякими законодавчими актами, що стосуються портової діяльності, фактично унеможливають приватне інвестування. Так, наприклад, відповідно до Закону «Про Порти» [7] існує можливість портової приватизації, однак механізм не працює в зв'язку з неможливістю приватизації прибережної зони. Інший закон про концесію [8] теж не сприяє залученню інвесторів, з причини того, що причали сьогодні належать АПМУ (адміністрація морських портів України, яка має відділення у кожному порту), а причальна інфраструктура портам.

АПМУ отримує портові збори, однак, як свідчить практика, не в змозі утримувати причали у належному стані та відповідні глибини на акваторії портів, з іншого боку порти теж не можуть здійснювати ремонт причалів та днопоглиблювальні роботи, оскільки причали їм не належать. Крім того у вітчизняних портах на сьогодні практично відсутнє впровадження нових технологій вантажопереробки.

Відповідно до стратегії ЄС – «Blue Growth» до 2020 року планується перевести до 50-70 % вантажопотоку з автомобілів на річкові судна. Цьому сприяє і розвиток системи Short Sea Shipping (SSS) у європейських країнах. Основою розвитку системи SSS на річках вчені вважають розповсюдження контейнерних перевезень, які останнім часом все частіше застосовуються в інтермодальних та мультимодальних схемах перевезення вантажів [9].

Відповідно до загальноєвропейської транспортної політики вважається, що «short sea shipping» сприятиме майбутньому розвитку периферійних та ізольованих регіонів як європейських, так і сусідніх країн за рахунок загальноєвропейської інтеграції. Розвитку каботажних, пасажирських перевезень та транс шипменту в прибережних регіонах дозволить значно розвантажити наземні перевезення, та сприятиме підвищенню екологічної привабливості цих регіонів [10].

Незважаючи на те, що в Україні прибережні перевезення не отримують належної уваги, існують наявні сприятливі умови для їх розвитку. Значна завантаженість транспортних магістралей приморських міст, зростання населення у великих приморських містах та невідповідність між пропускними здатностями наземних магістралей та наявними пасажиропотоками потребують впровадження нових механізмів управління та оптимізації транспортних потоків. З іншого боку значна ізольованість окремих регіонів, відсутність ефективного транспортного сполучення сприяють їх занепаду та міграції населення, що наявне зараз у Дунайському регіоні [4].

Відсутність необхідних автошляхів, затори на дорогах та якісний стан наявних автомагістралей потребують пошуку та розвитку альтернативних схем доставки вантажів. Крім того, вітчизняна залізниця, виступаючи монополістом, використовує досить високі тарифи та стримує роботу дунайських портів в сучасних умовах.

На рисунку 1 наведено динаміку обсягу перевезень вантажів річками України [11]. Як показують дані рисунку, обсяги перевезень річковим транспортом характеризуються стійкою тенденцією падіння, що свідчить про існування значних проблем, пов'язаних, як з відсутністю за значним зносом флоту, так і відсутністю вантажної бази, незважаючи на те, що річковий транспорт є одним з найдешевших у світі.

Як свідчить закордонний досвід, прибережні перевезення можуть стати діючим механізмом зростання економічної міцності регіонів. При цьому має місце наступна залежність:

зростання перевезень, у тому чи іншому регіоні, сприяє зростанню виробництва, що, в свою чергу, стимулює економічний розвиток регіону за рахунок збільшення робочих місць. Зростання добробуту населення регіону, в свою чергу, сприяє зростанню споживання і, як наслідок, потребує удосконалення інфраструктури регіону та збільшення обсягу перевезень.

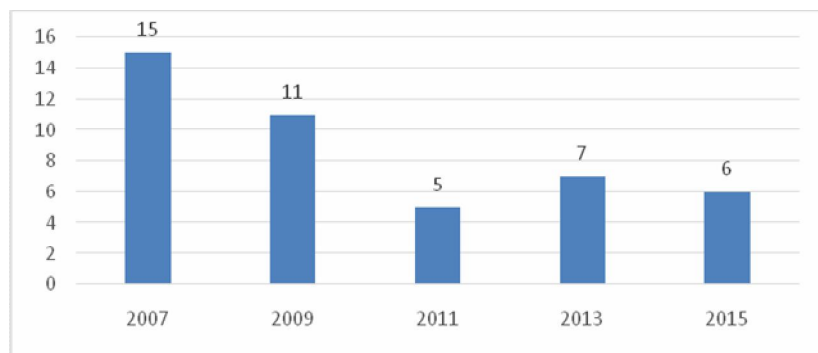


Рис. 1. Динаміка обсягу перевезень вантажів річками України, млн. т.

Навпаки, закриття виробництв, відсутність та занепад транспортної та логістичної інфраструктури, веде до зменшення робочих місць, відтоку спеціалістів з регіону, падінню його добробуту і як наслідок перетворенню у «депресивний регіон».

На наш погляд, дуже доцільним для українського Придунав'я може стати досвід порту Дуйсбург, що розташований у західній частині Рурської області Німеччини (злиття рік Рейн і Рур). Більш тисячолітня історія порту, свідчить про його розквіт та занепад. У минулому столітті порт було орієнтовано на транспортування продукції металургійної промисловості. Однак, криза у цій галузі на кінці минулого століття призвела до занепаду порту. Для виходу з кризи портом було впроваджено стратегію створення логістичного хабу. На наявних вільних територіях біля порту було побудовано сучасну складську

інфраструктуру для різноманітних видів вантажів. Наявність вільних та дешевих складів сприяло залученню різноманітних вантажів до регіону та розвитку прибережних перевезень, що в свою чергу призвело до відродження порту й створення на його базі крупного логістичного хабу. Зростання вантажопотоків, що прибував до порту водним шляхом, сприяло розвитку інших видів транспорту, а саме будівництву сучасних автобанів та автошляхів у регіоні.

Слід зазначити, що приморські регіони є найбільш привабливими для розвитку прибережних перевезень. Саме тут зосереджені основні транспортні магістралі, судноплавні шляхи, порти і необхідна інфраструктура.

Ще однією важливою сферою використання «short sea shipping» можуть стати пасажирські перевезення. Це стосується як великих місць, так і досить ізольованих регіонів, до яких можна віднести і регіон Придунав'я. Інтеграція регіону Придунав'я за рахунок розвитку прибережних перевезень дозволить значно підвищить загальноекономічний рівень регіону та головне, зменшити міграцію населення до великих місць.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, розвиток прибережних перевезень регіону Придунав'я може стати впровадженням найбільш екологічно чистого, дешевого та енергоефективного виду транспортування вантажів та пасажирів. Враховуючі вимоги Кіотського протоколу [5] щодо скорочення викидів CO<sub>2</sub> це може бути використано як ефективний інструмент інтеграції Української транспортної системи у Європейську та глобальну транспортні мережі.

Крім того, впровадження прибережних перевезень буде мати також значний соціальний ефект завдяки зростанню кількості робочих місць для кваліфікованого персоналу у різноманітних галузях від судноплавства, портової діяльності, будівництва до експлуатації гідропоруд, та логістики.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Буркинський Б.В. Обеспечение судоходства: Украинское Придунавье – Черное море / Б.В. Буркинський // Наша газета. – 2002. – № 26. – С. 5.
2. Транспортная система Придунайского региона в контексте активизации евроинтеграционных процессов / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов, М.И. Котлубай, Н.Т. Примачев, О.Е. Рубель. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2003. – 38 с.
3. Рубель О.И. Институционные основы экологизации формирования устойчивого транспортно-коммуникационного развития дунайского региона / О.И. Рубель // Экономика: Реалии времени. – № 1. – 2011. – С. 128-133.
4. Баришнікова В.В. перспективи розвитку прибережних перевезень в приморських регіонах України / В.В. Баришнікова: V Міжнародна наук.-практ. конф. «Управління інноваційним процесом в Україні». – 22-23 травня 2014 року. – Львів [Електронний збірник тез].
5. Филипенко А.О., Михайлюк О.Л., Сербіна Ю.В., Баришнікова В.В. Інструменти та механізми забезпечення сталого розвитку приморських регіонів України / А.О. Филипенко, О.Л. Михайлюк, Ю.В. Сербіна, В.В. Баришнікова // Аналітична записка. Регіональний філіал Національного Інституту стратегічних досліджень у м. Одесі. – Одеса: Фенікс, 2014. – 110 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles>

6. Постанова Кабінету Міністрів України. Про затвердження «Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/138-2011>
7. Закон України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
8. Закон України «Про концесії» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997-14>
9. SHORT SEA SHIPPING IN EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (ECMT), M. StratosPapadimitriou.
10. WHITE PAPER. European transport policy for 2010: time to decide. COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, Brussels, 12.9.2001
11. Український річний флот [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrrichflot.ua/ua>
12. Киотський протокол [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://files.school-collection.edu.ru/dlrstore/f8215646-c95a-9368-af09-0abe72c6c78c/1012528A.htm>

Стаття надійшла до редакції 11.05.2017

### Рецензенти:

кандидат економічних наук, доцент кафедри Економічної кібернетики та інформаційних технологій Одеського національного політехнічного університету **А.А. Чугунов**

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент та маркетинг на морському транспорті» Одеського національного морського університету **М.Я. Постан**