

Білоусова С.В.,
доктор економічних наук, професор,
Міжнародний університет бізнесу і права
Аніщенко О.В.,
аспірант,
Міжнародний університет бізнесу і права

РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ: ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ТА РЕСУРСНИЙ ПОТЕНЦІАЛ

Білоусова С.В., Аніщенко О.В. Річковий транспорт: економічні передумови та ресурсний потенціал. У статті розглянуто економічні передумови, що склалися на території України та формували галузь річкового транспорту. Також автором зроблена спроба стислого аналізу ресурсного потенціалу річкового транспорту.

Ключові слова: обсяги перевезень, умови судноплавства, виробничі потужності, технічний менеджмент, транспортна економічна політика

Белоусова С.В., Анищенко О.В. Речной транспорт: экономические предпосылки и ресурсный потенциал. В статье рассмотрены экономические предпосылки, которые сложились на территории Украины и формировали отрасль речного транспорта. Также автором сделана попытка краткого анализа ресурсного потенциала речного транспорта.

Ключевые слова: объемы перевозок, условия судоходства, производственные мощности, технический менеджмент, транспортная экономическая политика.

Bilousova S.V., Anishchenko O.V. River transport: economic precautions and resource potential. The article considers the economic conditions that formed in Ukraine to date and formed the river transport industry. Also, the author attempts a brief analysis of the resource potential of river transport.

Key words: volumes of transportation, shipping conditions, production capacities, technical management, transport economic policy

Постановка проблеми. У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє важливу роль, задовольняючи потреби у перевезеннях вантажів і пасажирів у більш екологічний та значно економічніший спосіб порівняно з іншими видами транспорту. Україна має досить високий судноплавний потенціал річок. Це зумовлює високу актуальність цієї статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження розбудови і розвитку річкових перевезень на внутрішніх водних шляхах України розпочалися ще в другій половині XIX століття такими вченими, як О. Афанасьєв-Чужбинський (дніпровське лоцманство), А. Ілловайський (динаміка перевезень по Дніпру), М. Моштаківа (опис річок дніпровського басейну). Проблемам розвитку річкового транспорту багато уваги приділяли вітчизняні науковці та практики, такі як А. Горбань, В. Гурнак, Н. Гончаров, А. Захаров, М. Кавицький, М. Козак, В. Коба, Ю. Кулаєв, С. Круглов, Л. Макаров, В. Пилипенко, М. Славов, Г. Степанов, Л. Шульгін, Н. Яшник та багато інших.

Постановка завдання. Для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як екологічного виду перевезень необхідно зробити аналіз передумов економічного стану державного регулювання, на чому і сконцентрована увага у статті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Починаючи з XVIII століття річковий транспорт був голо-

вним і зручним шляхом у перевезеннях вантажів і пасажирів. Особливого розвитку він набув після будівництва і введення в дію Запорізької ГЕС і шлюзу, що дало можливість відкрити наскрізне судноплавство по Дніпру. Великий внесок зробив річковий транспорт у загальну перемогу у Великій Вітчизняній війні 1941–1945 років. Із 1943 року були проведені відновлювані роботи, що дало можливість уже в травні 1945-го відкрити наскрізне судноплавство на Дніпрі. Введення в експлуатацію гідроелектростанцій дніпровського каскаду сприяло збільшенню гарантованих глибин на ділянці Київ – Херсон до 3,65 метрів та відповідно нарощенню обсягів перевезень: у 1970 році – до 27,4 млн. т; у 1975 році – до 42,4 млн. т; у 1980 році – до 51,7 млн. т; у 1990 році – до 65,7 млн. т.

У подальшому обсяги перевезень почали різко скорочуватися і становили у 2016 році лише 3145 тис. т, що було пов'язано з багатьма проблемами, які негативно вплинули на річкове судноплавство, особливо після фінансово-економічної кризи.

Сьогодні ґрунтовних досліджень сучасного стану річкового транспорту і його виходу зі стагнації дуже мало.

В аналітичній записці Національного інституту стратегічних досліджень констатується, що в багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє помітну роль в економічній діяльності держав, а також у повсякденному житті громадян. За показниками енерговитрат річковий транспорт у 5 разів ефективніший від заліз-

ничного і в 10 – від автомобільного транспорту, що раніше забезпечувало найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу. В Україні у 1955 році експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування становила 5,4 тис. км, зокрема: з освітлювальними та світловідбиваючими знаками – 2,3 тис. км, відповідно в 1990 році – 4,0 і 3,6 тис. км, у 2012 році – 2,1 і 1,1 тис. км, у 2014 році – 1,6 і 1,0 тис. км. Сьогодні експлуатуються такі судноплавні шляхи: на Дніпрі – 1205 км, на Південному Бузі – 155 км, на Дунаї – 160 км та 80 км на інших річках.

По Дніпру і Південному Бузі перевозяться 90% вантажів, решта 10% припадає на Дунай та інші річки. З часу набуття Україною незалежності довжина судноплавних річок скоротилися майже в 2 рази, річкових суден відповідно – з 2825 до 1261 одиниць.

Одночасно зменшилася щільність річкових судноплавних шляхів. Якщо в 1990 році вона становила 7 км шляхів на 1 тис. км², то у 2016 році – лише 2,8 км шляхів на 1 тис. км².

Інтенсивність перевезень вантажів скоротилася з 3 млн. т-км на 1 км у 1990 році до 0,7 млн. т-км на 1 км у 2016 році, інтенсивність перевезення пасажирів відповідно зменшилася з 0,15 до 0,02 млн. пас-км на один кілометр.

На початку незалежності України з метою залучення кредитів ЄБРР для будівництва флоту потрібно було розробити і застосувати таку методику, яка забезпечувала би повернення кредитів у межах чинного законодавства України і Великобританії без державних гарантій. Суть такої методики полягала в такому: отримувачі кредиту – кіпрські судноплавні компанії (одне судно – одна компанія) – новозбудовані й залогові судна передають у бербоут-чартер АСК «Укрічфлот», при цьому застосовується право паралельної реєстрації, а на вказаних суднах підіймається прапор України. Потім вказані судна передаються у тайм-чартер холдинговій компанії «Укршипінг Лімітед», зареєстрованій на Кіпрі. Рахунки (операційний, резервний і повернення кредитів) «Укршипінг Лімітед» відкриваються в «Скотленд банку» (Шотландія). Останній є учасником кредитування будівництва флоту. Комерційний, фінансовий і технічний менеджмент здійснюється від імені «Укршипінг Лімітед» спеціалістами АСК «Укрічфлот» за окремим менеджментським договором. За такою схемою фінансування протягом 1998–2007 років було побудовано 16 «ріка – море» теплоходів, зокрема: 7 теплоходів типу «Десна» дедвейтом 3,5 тис. т, які будувалися на судноверфі «Навол» у Румунії та призначалися для роботи з річкових портів Дніпра до портів Чорного, Азовського, Мармурового, Середземного, Північного, Балтійського морів. Крім того, цей тип теплоходів після введення в дію нового Митного кодексу України міг використовуватися для організації внутрішнього транshipmentу на перевезеннях контейнерів із морських торговельних портів по Дніпру до річкових портів Запоріжжя, Дніпропетровська, Києва та інших терміналів, що й сьогодні є дуже важливим завданням; 9 теплоходів типу «Буг», які будувалися на вітчизняному заводі «Дамен Шипардс Океан» дедвейтом 6,3 тис. т і призначалися для перевезення генеральних, тарно-штучних, зернових і контейнерних вантажів на лініях: гирлові річкові

порти Дніпра і Дунаю, українські морські торговельні порти до портів Чорного, Азовського, Мармурового, Середземного, Північного, Балтійського морів, крім того, вони можуть бути задіяні на фідерних перевезеннях контейнерів.

Будівництво нового флоту позитивно вплинуло на збільшення обсягів перевезень вантажів річковим транспортом України. Так, якщо у 2000 році обсяги перевезень становили 8350 тис. т, то в 2005-му вони збільшилися на 54% до 12 869 тис. т, а відповідно у 2007-му – на 81% до 15 121 тис. т, зокрема, обсяги в закордонному сполученні за цей період зросли на 19% і становили 5124 тис. т.

Із часів фінансово-економічної кризи 2008–2009 років обсяги перевезень вантажів річковим транспортом почали різко скорочуватися і досягли в 2016 році 3145 тис. т (прогноз на 2017 – у межах 2015–2016 років).

Річковим транспортом України сьогодні перевозиться тільки 0,25% від загального обсягу перевезень всіма видами транспорту, тоді як у країнах ЄС – 3,5%, США – 7,6%, Китаї – 15,4%, Росії – 1,4%. Нині на внутрішніх водних шляхах продовжує залишатися організаційно-економічна невизначеність щодо ролі річкового транспорту в розвитку економічного потенціалу держави. Затримується прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», залишається надмірне навантаження на тарифи річкових перевезень за рахунок сплати різних зборів щодо проходження суднами шлюзів, мостів, каналів, морських портів тощо. Наприклад, для проходження річкових суден із Миколаєва до річкових портів Дніпра необхідно двічі оформляти «відхід-прихід», тобто перший раз під час відходу з Миколаєва до Херсона, в подальшому під час підходу до Херсона, навіть не заходячи в порт, судно повинно зупинитися на рейді, виконати формальності з огляду судна компетентними органами, оформити прихід і одночасно відхід уже із порту Херсон. За всі ці операції необхідно платити. Такі та багато інших подібних процедур заважають річковому судноплавству. Останнє стало причиною неконкурентоспроможності річкового транспорту порівняно з іншими видами транспорту й обвалу обсягів перевезень до недопустимих рівнів. У цьому провина виконавчих органів морського і річкового транспорту, які своїми некомпетентними рішеннями поступово знищували цей у минулому найефективніший вид транспорту.

До цього потрібно додати, що інвестиційна політика розвитку водних шляхів, флоту, портів та інших об'єктів призвела до недопустимого рівня зношення основних засобів річкового транспорту.

Є й об'єктивні причини занепаду річкового транспорту. Якщо розглянути судноплавну частину Дніпра з гарантованими глибинами 3,65 м, то у зв'язку з непроведенням своєчасних днопоглиблювальних і гідротехнічних робіт на окремих ділянках за максимальних рівнів води глибини досягають тільки 3,40 м, особливо це стосується ділянки від нижнього б'єфа Дніпродзержинської ГЕС до м. Дніпра. Раніше для підтримання гарантованих глибин на цій ділянці Держкомводгост України розробляв і погоджував з Укрводшляхом графіки скидання води для пропуску суден. Сьогодні цього немає, і річковики дізнаються про такі операції тільки після їх проведення. Проте це впливає на безпечність судноплавства.

Тепер щодо Дунаю. За останні роки відбулися суттєві зміни в економіках європейських країн та їх транспортній політиці. Ці зміни вплинули і на розвиток 7-го транспортного коридору річки Дунай. Через ембарго ООН проти колишньої Югославії, війни на Балканах Дунай почав втрачати свою провізну спроможність. Якщо в 1987 році обсяги перевезень на Дунаї становили 91,8 млн. т, то вже в 1990-му вони впали до 69 млн. т. Але в подальшому після бомбування авіацією НАТО мостів у місті Н. Сад (Сербія) обсяги перевезень обвалилися до 27 млн. т. Після будівництва нових мостів перевезення почали збільшуватися, сьогодні вони становлять близько 75 млн. т. Проте навіть після відновлення вільного судноплавства в районі Н. Сад перевезення українських експортних вантажів продовжувало скорочуватися. Це пов'язано з падінням фрахтової конкурентоспроможності дунайського варіанту доставки вантажів споживачам порівняно із залізничною дорогою. Особливо це стосується перевезень залізничної сировини через Ізмаїльський порт для металургійних комбінатів, які знаходяться в придунайських країнах, таких як Румунія, Сербія, Угорщина, Австрія. На собівартість залізнично-водних перевезень значно вплинули: зростання вартості палива і дисбурсментських витрат в порту Ізмаїл; падіння попиту на залізничну сировину в придунайських країнах; незадовільний стан судноплавного шляху на дільниці Дунаю від Австрії до Суліни. Так, дисбурсментські рахунки в порту Ізмаїл збільшилися на 56%, вартість перевалки – в 3,7 раза, значно зросла вартість допоміжних робіт із подачі і зачищення залізничних вагонів.

Особливо вплинули на перевезення незадовільні умови судноплавства на річці Дунай. На окремих його дільницях у серпні-вересні навігація часто зупиняється або обмежується у зв'язку з падінням глибин на окремих переказах від 1,6 м до 1,2 м, що не дозволяє вантажним суднам і буксирним караванам вільно переміститися через них.

В окремі періоди на цих дільницях зупинялося понад 300 навантажених суден, зокрема, з небезпечними вантажами і зерном. Особливо це стосується 374–645 кілометрів Дунаю. Але не тільки природними явищами пояснюється важкий стан із глибинами на Дунаї, а й недотриманням країнами – членами Дунайської комісії (ДК) власних планів докорінного покращення судноплавних умов на Дунаї і невнесенням необхідних інвестицій з їхнього боку в діючу інфраструктуру водного шляху. Для України незадовільними є такі дільниці, як: від сходу Відня (1921–1879 км); угорська Соб-Мохач (1708–1438 км); сектор Апатин (1406–1400 км); сумісна болгарська-румунська (845–375 км) та ділянка Колараш-Браїла (375–170 км). Всі ці дільниці включені до проекту TEN-T держав – членів ДК, який спрямований на покращення інфраструктури за рахунок регуляційних гідротехнічних робіт. Але ці проекти не виконуються. Експерти з гідротехнічних питань і робоча група ДК з технічних питань констатують, що на дільниці Відень – Суліна Дунаю потрібно створювати ступені підпору, які забезпечать глибину 3,5 м, а не виконувати регуляційні гідротехнічні споруди. Незважаючи на великі технічні складнощі і фінансові витрати, саме такий підхід є для Дунаю вирішальним, якщо країни –

члени ДК не хочуть втратити статус Дунаю як найбільшої міжнародної водної артерії Європи.

Тим не менше, потенціал для зростання перевезень українських експортних вантажів зберігається. Як ми вже зазначали, через неконкурентоспроможність залізнично-водної схеми перевезень велика кількість вантажів йде паралельно Дунаю залізничним і автомобільним транспортом, що не відповідає екологічним вимогам та міжнародним конвенціям і стандартам Європейського Союзу.

Одним з основних проблемних питань погіршення стану річкового господарства України є скорочення інвестицій в основний капітал. У дослідженні констатується, що з 2010 по 2016 рік інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 146,6 млн. грн. до 44,5 млн. грн. у фактичних цінах, що призвело до погіршення стану судноплавних шляхів, згорання транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей річкових портів і судноремонтних заводів. Сьогодні їх ресурсний потенціал у середньому використовується на 25–30%. Найвищий потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної його частки до критичного терміну експлуатації.

На річковому транспорті технічно й морально застарілі судна із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років становлять 81,9% флоту.

У структурі транспортного флоту частка застарілих суден припадає на вантажопасажирські – 97,1%; паливні – 89,5%; суховантажні – 84,4%; службово-допоміжні і рейдові – 77,7%. Сьогодні річковий флот України здатний перевозити 10–12 млн. т вантажів, з яких насипних – понад 9 млн. т (будівельні, зерно, вугілля, залізна та інші руди), тарно-штучні – 1–2 млн. т (метал, ліс, добриво в мішках та інші вантажі в пакетах). Проте порівняно з іншими європейськими країнами, де вантажопотік по річках Одер, Вісла, Рейн та інших становить майже 450 млн. т, можна констатувати, що величезний потенціал Дніпра майже не використовується. Інфраструктура річкових портів не відповідає сучасним міжнародним стандартам і використовується на 5–10% від своєї пропускної спроможності.

Висновки. За останні кризові роки стан на ринку річкових перевезень в Україні загострюється. За 2007–2016 роки загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися в 4,6 раза, пасажирських перевезень – у 3,6 раза, у 2016 році вони становили лише 600 тис. пас.

Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне і моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, відсутність коштів для державного фінансування інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні.

Водночас у світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту.

Для розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України необхідно розробити і впровадити науково обґрунтовану стратегію розвитку річкового транспорту України як на довгострокову перспективу, так і на середньостроковий і короткостроковий періоди.

Список використаних джерел:

1. Горошко К.О. Оцінка сучасного стану та перспективні шляхи розвитку внутрішнього водного транспорту України / К.О. Горошко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Сер. «Економіка і управління». Вип. 26. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 169–173.
2. Горбань А.В. Проблеми розвитку матеріально-технічної бази річкового транспорту в умовах гідротехнічного будівництва на Дніпрі (1950–1980 рр.) / А.В. Горбань [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://takyu.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialno-tehnichnoyi-baziric/main.html>.
3. Волик А.М. И флот, и терминалы, и верфь / А.М. Волик // Порты Украины. – 2013. – № 9. – С. 28–31.
4. Скичко Ю.И. За речной логистикой – будущее / Ю.И. Скичко // Порты Украины. – 2013. – № 10. – С. 44–46.
5. Михайлова В.М. Зерно заставит Днепр работать / В.М. Михайлова // Порты Украины. – 2013. – № 8. – С. 12–13.

УДК: 336.15:332.146:332.142.4:332.68

Галинська Ю.В.,
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри управління,
Сумський державний університет
Байстриченко Н.О.,
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри управління,
Сумський державний університет

**РОЗПОДІЛ ЧАСТКИ ПРИРОДНО-РЕСУРСНОЇ РЕНТИ ПАЛИВОДОБУВНИХ
ПІДПРИЄМСТВ МІЖ ПОЗАБЮДЖЕТНИМИ ФОНДАМИ НА РІВНІ РЕГІОНУ**

Галинська Ю.В., Байстриченко Н.О. Розподіл частки природно-ресурсної ренти паливодобувних підприємств між позабюджетними фондами на рівні регіону. У статті продовжується дослідження формування бюджетів територіальних громад за рахунок розподілу природно-ресурсної ренти паливодобувних підприємств. Визначена необхідність створення позабюджетних фондів, таких як «фонд хеджування ризиків майбутніх поколінь», «фонд відтворення природно-ландшафтних комплексів» та «фонд компенсації негативних наслідків на цій території нинішніх і майбутніх поколінь». Акцентована увага на перерозподілі частки природно-ресурсної ренти паливодобувних підприємств між позабюджетними фондами на рівні регіону, що передбачає раціональне вилучення та оптимальний розподіл рентних доходів від видобування природних ресурсів у системі «держава – місцева громада – підприємство».

Ключові слова: природні ресурси, розподіл природно-ресурсної ренти, державне регулювання, позабюджетні фонди.

Галинская Ю.В., Байстриченко Н.О. Распределение доли природно-ресурсной ренты топливобывающих предприятий между внебюджетными фондами на уровне региона. В статье продолжается исследование формирования бюджетов территориальных общин за счет распределения природно-ресурсной ренты топливобывающих предприятий. Определена необходимость создания внебюджетных фондов, таких как «фонд хеджирования рисков будущих поколений», «фонд воспроизводства природно-ландшафтных комплексов» и «фонд компенсации негативных последствий на данной территории нынешних и будущих поколений». Акцентировано внимание на перераспределении доли природно-ресурсной ренты топливобывающих предприятий Украины между внебюджетными фондами на уровне региона, предусматривающем рациональное изъятие и оптимальное распределение рентных доходов от добычи природных ресурсов в системе «государство – местная община – предприятие».

Ключевые слова: природные ресурсы, распределение природно-ресурсной ренты, государственное регулирование, внебюджетные фонды.

Halynska Yu.V., Baistriuchenko N.O. Distribution of the natural resource rent share of fuel production enterprises between extra budgetary funds at the regional level. We continue the study of the formation of budgets of territorial communities due to the distribution of the natural resource rent of the fuel production enterprises in this article. We determined the necessity of creating the extra budgetary funds: “the hedge fund for future generations”, “the fund for the restoration of nature-landscape complexes” and “the fund for compensation of negative consequences in this territory for the present and future generations”. We focused on the redistribution of the natural resource rent share of fuel production enterprises between extra budgetary funds at the regional level, which involves the rational removal and optimal allocation of rental income from the natural resource extraction in the system “state – local community – enterprise”.

Key words: natural resources, natural resource rent distribution, state regulation, extra budgetary funds.