

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

О.О. Волохов<sup>1</sup>, О.В. Щербина<sup>2</sup>

<sup>1</sup>здобувач вищої освіти доктора філософії з транспортних технологій,  
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна,  
ORCID ID: 0009-0009-3300-3455

<sup>2</sup>к.т.н., доцент кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»,  
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна,  
ORCID ID: 0000-0002-9247-5972

### Анотація

**Вступ.** Річковий транспорт відіграє важливу роль у транспортній системі України, проте ще потрібно докладити більших зусиль для реалізації його потенціалу. У зв'язку зі змінами в геополітичній та економічній ситуації на регіональному рівні стратегічне планування розвитку річкового транспорту стає актуальним завданням для України. Роботу присвячено дослідженню проблем і перспектив розвитку річкового транспорту в Україні з метою виявлення шляхів підвищення його ефективності та конкурентоспроможності. Проаналізовано основні чинники, що впливають на розвиток річкового транспорту, включаючи економічні та технологічні аспекти. **Мета.** Основною метою є аналіз поточного стану річкового транспорту в Україні, виявлення його ключових проблем та перспектив розвитку, чинників, що впливають на розвиток річкового транспорту в країні, визначення конкретних заходів щодо вдосконалення системи доставки вантажів. **Результати.** Аналіз поточного стану річкових перевезень в Україні показав, що серйозними перешкодами для їх розвитку (окрім політичної ситуації) є наявність слабкої інфраструктури, неефективне управління та нестабільне законодавство. Проте виявлено потенціал для подальшого вдосконалення цього виду транспорту, зокрема шляхом поповнення флоту баржевими суднами, впровадження ефективних управлінських практик та стимулювання інвестицій. **Висновки.** На основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що річковий транспорт має значний потенціал для подальшого розвитку в Україні. Проте для досягнення цього необхідні системні зміни в інфраструктурі та організації перевезень. За відсутності адекватних заходів цей вид транспорту ризикує залишатися невикористаним, тим самим утрачаючи можливості для забезпечення економічного зростання та сталого розвитку країни.

**Ключові слова:** річковий транспорт, контейнер, вантажоперевезення, інфраструктура, флот.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF RIVER TRANSPORT DEVELOPMENT  
IN UKRAINE

O.O. Volokhov<sup>1</sup>, O.V. Shcherbina<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Candidate for Higher Education of Doctor of Philosophy in Transport Technologies,  
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine,  
ORCID ID: 0009-0009-3300-3455

<sup>2</sup>Candidate of Technical Sciences, Associate Professor at the Department  
«Operation of the Fleet and Technology of Sea Transportation»,  
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine,  
ORCID ID: 0000-0002-9247-5972

**Summary**

**Introduction:** River transport plays an important role in the transport system of Ukraine, but greater efforts are still needed to realize its potential. In connection with changes in the geopolitical and economic situation at the regional level, the strategic planning of the development of river transport is becoming an urgent task for Ukraine. The work is devoted to the study of problems and prospects for the development of river transport in Ukraine with the aim of identifying ways to increase its efficiency and competitiveness. The main factors affecting the development of river transport, including economic and technological aspects, are analyzed. **Purpose:** The main purpose is to analyze the current state of river transport in Ukraine, identify its key problems and prospects for development. Identification of problems and factors affecting the development of river transport in Ukraine. Determination of specific measures to improve the cargo delivery system. **Results:** Analysis of the current state of river transportation in Ukraine showed that serious obstacles to its development (besides the political situation) are the presence of weak infrastructure, inefficient management, and unstable legislation. However, the potential for further improvement of this mode of transport has been identified, in particular by replenishing the fleet with barge vessels, implementing effective management practices and stimulating investments. **Conclusions:** Based on the analysis, it can be concluded that river transport has a significant potential for further development in Ukraine. However, to achieve this, systemic changes in the infrastructure and organization of transportation are necessary. In the absence of adequate measures, this mode of transport risks remaining unused, thereby losing opportunities to ensure economic growth and sustainable development of the country.

**Key words:** river transport, container, cargo transportation, infrastructure, fleet.

Транспорт завжди був ключовим чинником у господарському та соціальному прогресі країн. Україна, маючи різноманітну вантажну базу та займаючи стратегічне положення, має значний потенціал для розвитку річкових перевезень. Проте, незважаючи на ці очевидні переваги, річковий транспорт в Україні перебуває у запущеному стані і потребує суттєвих реформ.

У поточний період зі зростанням обсягів транспортного навантаження на наземний транспорт річковий транспорт України стикається з низкою проблем, які суттєво обмежують його ефективність та конкурентоспроможність. Серед загальних труднощів варто відзначити застарілу інфраструктуру, недостатнє утримання водних шляхів, обмежену пропускну спроможність гирл, а також дефіцит

кваліфікованого персоналу. Окрім того, важливими аспектами є відсутність чіткої стратегії розвитку річкового транспорту, а також недостатня увага з боку держави до розкриття його потенціалу. Сучасна проблематика вантажних перевезень з України вже сформульована та досить відома широкому колу науковців [1]. До основних перешкод відносять:

- практичну неможливість перевезення широкої номенклатури вантажів через українські порти;
- обмежену пропускну здатність українських дунайських портів для перевантаження різноманітної номенклатури вантажів та обмеженість роботи портів «Великої Одеси»;
- необхідність пошуку нових схем доставки;
- відсутність достатньої потужності перевантажувальної інфраструктури на українсько-європейському кордоні.

Яскравим прикладом розроблення ефективних схем доставки можна назвати українську компанію «Інтерпайп» (Київ, Дніпро, Одеса) – бізнес-групу, яка зосереджена на сталеливарній промисловості (зокрема, прокат) та є величезним гравцем на українському та світовому ринках металевих труб, продукція якої до початку війни йшла через морські порти (45%) [2].

Абсолютно логічним є те, що металевий прокат – це важкий та, як правило, габаритний вантаж, який перевозиться будь-яким видом транспорту. При цьому постає питання щодо транзитного часу та собівартості перевезення. Після роботи за різними схемами фахівцями компанії було обґрунтовано ефективність перевезень металопродукції через дунайські порти, а саме через Ізмаїл, та зроблено два головні висновки:

1) У сучасних умовах тарифи на перевезення наземним транспортом сильно змінилися та стали дорожчими.

2) Найкращим варіантом є долучання до схем річкових портів України.

Особливу увагу слід звернути на контейнерні перевезення, які до 2022 р. становили значну частину загального обсягу вантажопотоку в Україні. Із закриттям морських портів автомобільні та залізничні контейнерні перевезення стали першими вибором. Проте вони мають численні недоліки, такі як великий транзитний час та високі витрати на перевезення, а також обмежена провізна здатність. У зв'язку із цим відновлення та модернізація контейнерних перевезень за допомогою річкового транспорту є повністю обґрунтованим рішенням.

Складним завданням є вирішення проблеми недостатнього захисту контейнерного обладнання від воєнних ризиків на території України. Недостатня страхова захищеність може стати перешкодою розвитку діяльності контейнерних перевізників під час доставки вантажів на територію України та знизити їхню зацікавленість у розвитку річкових та морських перевезень у регіоні. Розроблення механізму надання державних гарантій чи компенсації страхування від воєнних ризиків сприятиме збільшенню інвестиційної привабливості України для міжнародних контейнерних ліній, забезпечить захист їхнього майна та стимулюватиме розвиток морського транспорту в країні.

Проте слід зазначити, що є позитивна динаміка змін. У березні-квітні 2024 р. до українських портів зайшло як мінімум два контейнеровози [3]. Контейнерні

перевезення до цього в обмеженому обсязі здійснювалися через дунайські порти Одеської області.

Таким чином, відзначено наявність потреби в аналізі проблем, з якими зіштовхуються фахівці під час експлуатації річкового транспорту в Україні, а також потреби в ідентифікації можливостей для їх вирішення та розгляду перспектив подальшого розвитку. Проведення дослідження цих аспектів спрямоване на створення ефективних стратегій для підвищення ефективності та конкурентоспроможності річкового транспорту в Україні, що відповідає сучасним вимогам розвитку та національним стратегічним цілям.

Загальну проблематику річкового транспорту України можна охарактеризувати декількома пунктами:

- застаріла інфраструктура: багато річкових портів та терміналів в Україні потребують суттєвого оновлення та модернізації. Більшість із них втратили свою функціональність через відсутність інвестицій та відповідного утримання;

- недостатня глибина судноплавних річок: багато річок України мають недостатню глибину, що ускладнює плавання суден і обмежує їхній розмір суден, які можуть користуватися цими водними шляхами;

- застарілий річковий флот: Україна стикається з дефіцитом вантажних суден. Окрім того, більшість діючих суден застарілі і не відповідають сучасним стандартам безпеки та ефективності;

- низький рівень інвестицій: розвиток річкового транспорту потребує значних інвестицій у модернізацію інфраструктури, закупівлю нових суден та підтримку галузі загалом. Однак низький рівень інвестицій у цей сектор створює перешкоди для його розвитку;

- недостатня кількість кваліфікованого персоналу, особливо моряків, для роботи на річкових суднах для роботи по Дунаю.

До лютого 2022 р. річковий транспорт не був основним видом транспорту, долученим до експортних та імпорتنих вантажоперевезень. Зазвичай увесь обсяг вантажообробки на себе брали морські порти та автотранспорт, у нижчих показниках – залізничний. Але з початком бойових дій глобальна логістика України повністю змінилася – морська та авіагальуз повністю зупинені. А ось автомобільний, залізничний та річковий опинилися у ситуації, коли вони не можуть обробляти перенаправлені з морських портів вантажопотоки. І хоча деякий час працювала «Стамбульська (зернова) угода», яка давала змогу на деякий час відродити роботу українських морських портів, цього не було недостатньо для засвоєння вантажопотоків. Нині Україна оновила перевалку зерна в портах Великої Одеси самостійно, але ціна морських фрахтів залишається дуже високою через воєнні ризики та високу вартість страхування.

Розглянемо останні суттєві статистичні показники щодо вантажообігу.

Вантажообіг морських портів України (тих, що працюють та не опинилися в окупації) за підсумками 2023 р. становив 62 млн т. Це краще, ніж в 2022 р., коли відповідний показник становив 51,2 млн т, але не йде у порівняння з обсягами перевалки до повномасштабного російського вторгнення – 153,3 млн т у 2021 р. або 159,1 млн т у 2020 р. Додаткові 10 млн т перевалки в умовах воєнного стану – це безумовний успіх. Завдяки зусиллям влади вдалося налагодити роботу

чорноморського коридору до портів Великої Одеси. На цей маршрут у 2023 р. припало 12,8 млн т вантажів, і не тільки зерна, а й інших видів, які є не менш важливими складниками українського експорту. Причому обсяги перевезень чорноморським коридором під кінець 2023 р. лише набирали обертів, що дає підстави для оптимізму щодо майбутніх показників 2024 р. Дунайські порти в 2023 р. змогли утримати тимчасовий статус головних воріт країни, адже на них припала більша частина вантажообігу – 32 млн т. Головне, на що варто звернути увагу: поки українські порти малими кроками, озираючись на безпековий аспект, відновлюють перевалку, порти країни-агресора попри санкції і декларативні обмеження продовжують нарощувати вантажообіг другий рік поспіль. Так, перевалка в російських морських портах Азово-Чорноморського басейну в 2023 р. зросла на 10,4% – до 291,4 млн т.

Загальну статистику перевалки українських портів із 2019 р. представлено на рис. 1.

#### Перевалка в українських портах за 5 років, млн.т.

■ 2019 рік ■ 2020 рік ■ 2021 рік ■ 2022 рік ■ 2023 рік

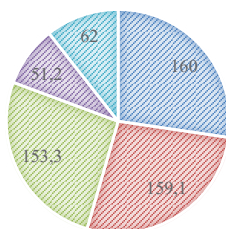


Рис. 1. Статистичні дані перевалки українських портів із 2019 р. [4]

Загальну кількість вантажообігу за 2023 р. представлено на рис. 2.

#### Вантажі, млн. т.

■ Зерно ■ Наливні  
■ Руда ■ Чорні метали  
■ Будматеріали ■ Інші (в т.ч. 677 тис. TEU)

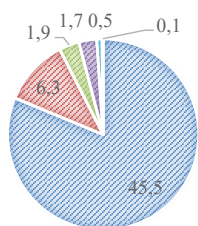


Рис. 2. Статистичні дані вантажообігу українських портів за 2023 р. [4]

Маршрути та напрямки даного вантажообігу демонструються на рис. 3 та рис. 4.

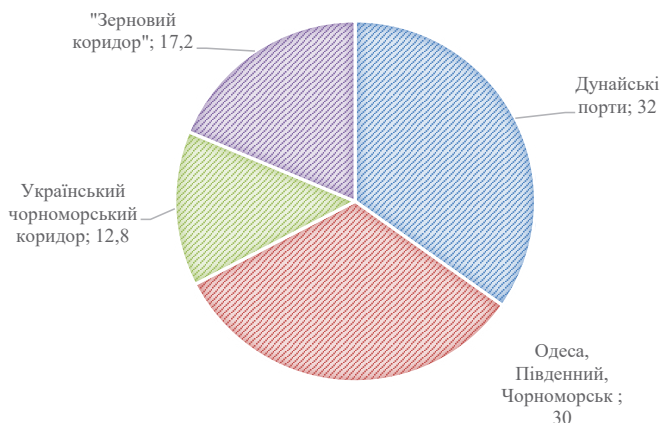


Рис. 3. Маршрути вантажообігу за 2023 р., млн т [4]

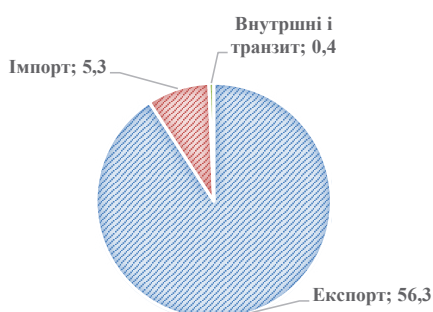


Рис. 4. Напрямки вантажообігу за 2023 р., млн т [4]

Ураховуючи останні події, а саме: припинення дії зернового коридору, страйк польських перевізників на кордоні щодо перевезень вантажів транзитом через Польщу до портів Європи, питання альтернативних шляхів експорту та імпорту для України знову стає гострим.

На щастя, географічне положення країни дає змогу в будь-якому разі мати шляхи вирішення проблеми. Автомобільні (сухопутні) шляхи через Словаччину чи Угорщину не виглядають перспективними через далеку відстань перевезення.

Отже, єдиним варіантом залишаються річкові порти та інфраструктура на півдні Одещини. Звичайно, проблеми, які вказані на початку статті, не дають змоги рівнозначно річковому транспорту замінити морський. Попри це показники роботи дунайських портів збільшилися, що наочно представлено на рис. 5 [5].

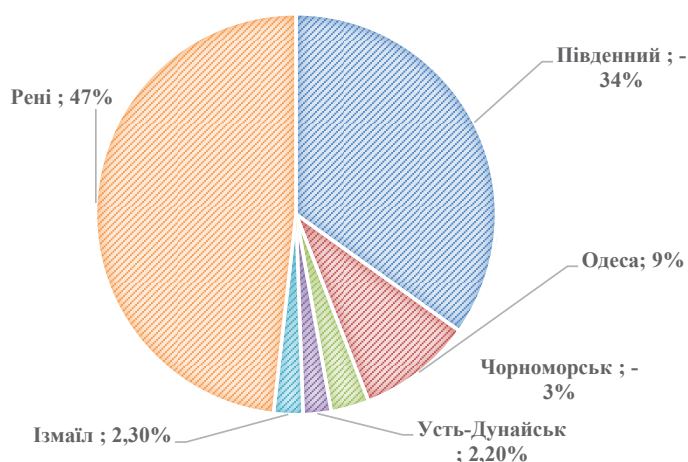


Рис. 5. Вантажобіг українських портів у 2023 р., млн т [5]

Різне збільшення вантажообігу призвело і до позитивних економічних змін: Українське дунайське пароплавство (далі – УДП) завершило 2023 р. із рекордним прибутком у 719 млн грн.

Підприємство сплатило у державний бюджет понад 140 млн грн, виконавши зобов'язання перед державою у повному обсязі. Дивіденди становили майже 216 млн грн, що є рекордним показником за всі роки існування УДП. Водночас підприємство ліквідувало наявні борги. Детальну графіку щодо чистого прибутку представлено на рис. 6 [6].

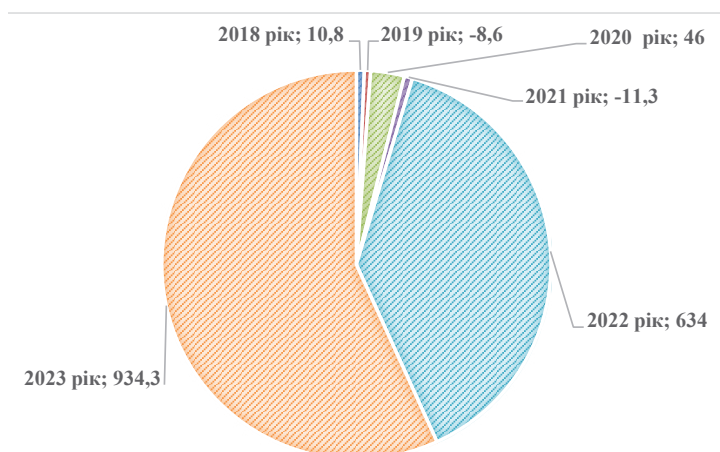


Рис. 6. Чистий прибуток УДП на кінець 2023 р. [5]

Такий результат було досягнуто переважно завдяки єдиному можливій логістичній послугі – об'єднанню фрахту (комплексу послуг) із перевалкою в Україні та Констанці. Від початку повномасштабного вторгнення зберігається високий попит на річкові перевезення, які відбуваються без посередників за ринковою

ціною. Також була структурована система закупівель та проведена велика кількість антикорупційних заходів.

Серед існуючих напрямів розвитку сучасного річкового транспорту в Україні [7] можливо застосувати такі:

- розробити й прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільною, залізничною і річковою інфраструктурами;
- увести конкурентний підхід до тарифоутворення на річковому транспорті;
- змінити принцип обчислення портових зборів та плат, що стягуються з річкових суден;
- знизити збори за прохід суден під українськими та іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України;
- профінансувати на державному рівні або за рахунок грантів освіту та підготовку моряків для роботи на річковому транспорті і розробити систему перепідготовки для моряків із морськими робочими дипломами для перенавчання на річкову спеціалізацію. УДП має флот, що пройшов ремонт та готовий для експлуатації, але який не задіяний, його задіяти через недостачу фахівців, особливо річкових штурманів.

Для збільшення пропускної спроможності на річці державна компанія УДП розробила план запуску руху контейнерів до Верхнього Дунаю. Це буде альтернативою польському кордону і дасть змогу додатково доставляти 6 тис TEU до Констанци і понад 2 тис TEU – до німецького Регенсбурга, що зазначено на рис. 7 [8].



Рис. 7. Нові експортні шляхи [8]

Із метою вдосконалення контейнерних перевезень у найближчій перспективі визначено такі напрями:

1. Використання великотоннажних барж для створення контейнерного сполучення через українські або румунські канали між морським портом Констанца



та дунайськими портами України. Ця ініціатива сприятиме значному збільшенню обсягів експорту та імпорту різних видів вантажів.

2. Відкриття нових логістичних шляхів до країн Європи через Верхній Дунай (Німеччина, Нідерланди та ін.). Це дасть змогу подолати кризу сухопутних коридорів із країнами-сусідами, особливо враховуючи значні затримки на кордоні та великий транзитний час руху.

Окрім цього, необхідно залучання іноземних компаній до перевезень із суднозаходом в українські порти, що сприятиме збільшенню обсягів транспортних операцій, розвитку портової інфраструктури та підвищенню ефективності й конкурентоспроможності Дунайського транспортного коридору.

Але для цього потрібен модернізований флот. Буксири із сучасними двигунами витрачають на 20–25% менше палива, склад екіпажу менший, ризик поломки значно менший. Це суттєве скорочення витрат [9].

Із 2023 р. вперше за тривалий час УДП відновило будівництво несамохідного флоту на базі Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу. У жовтні 2023 р. на воду спущено першу з таких барж – SLG-023 (табл. 1), які побудовані шляхом конверсії за стикування двох ліхтерів через вставку, що вирізається з третього ліхтера. У планах УДП перетворити протягом двох-трьох років усі ліхтери, які ще перебувають у задовільному технічному стані, на такі баржі.

Таблиця 1

**Технічні характеристики баржі SLG-023 [10]**

Показник	Значення
Довжина	76,5 м
Осадка	3,1 м
Вантажопідйомність	2200 т

До переваг барж можна віднести:

- на порядок нижчу ціну будівництва порівняно з новим судном;
- більшу вантажопідйомність, що дає можливість перевозити більший обсяг певних категорій вантажів;
- конверсію, що проводиться на власному виробництві.

Узагальнюючи дослідження, можна відзначити, що розвиток річкового транспорту в Україні має значний потенціал для подальшого зростання та вдосконалення у перевезенні різних видів вантажів. Проте слід визнати, що цей сектор стикається зі значними проблемами, які ускладнюють його розвиток та обмежують конкурентоспроможність. Модернізація інфраструктури, створення міжнародних транспортних маршрутів та використання новітніх технологій перевезень виявляються ключовими чинниками у цьому процесі. Залучення подальших інвестицій та спільні зусилля всіх зацікавлених сторін можуть сприяти створенню стабільної та конкурентоспроможної річкової транспортної системи в Україні, що відповідає вимогам сучасного ринку та сприяє економічному розвитку країни.

Отже, пропонуються такі заходи щодо вдосконалення системи доставки вантажів через українські дунайські порти:

1. Залучення державних та приватних інвестицій:
  - у розвиток річкових терміналів (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) для переробки вантажів навалом і в контейнерах;
  - у поповнення флоту баржевими суднами;
  - в українські дунайські судноплавні канали.
2. Залучання іноземного річкового флоту компаній дунайських країн до перевезень із суднозаходом в українські дунайські порти.
3. Підвищення кількості та якості підготовки фахівців з експлуатації річкового флоту.
4. Розроблення механізму щодо надання необхідних державних гарантій чи компенсації страхування від воєнних ризиків контейнерним лініями відносно контейнерного обладнання, яке знаходиться на території України.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Павловська Л.А., Кириллова О.В., Коробкова О.М., Шпак Н.Г. Особливості моделювання інфраструктурного каркасу схем доставки вантажів у сучасних умовах. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія «Технічні науки»*. 2023. С. 173–174. URL: [https://tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2023/2\\_2023/part\\_2/29.pdf](https://tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2023/2_2023/part_2/29.pdf)
2. «Інтерпайп» тестує нові маршрути до ЄС – Олексій Яновський. URL: <https://gmk.center/ua/interview/interpajp-testuie-novi-marshruti-do-ies-oleksij-yanovskij/>
3. В один із портів Великої Одеси зайшов контейнеровоз – уперше з початку повномасштабної війни. URL: <https://dumskaya.net/news/ukrainskiy-morskoj-koridor-pervyy-konteynerovoz-183227/ua/>
4. Портова галузь України 2023: другий рік роботи в умовах війни. URL: [https://cfts.org.ua/infographics/portova\\_galuz\\_ukrani\\_2023\\_drugiy\\_rik\\_roboti\\_v\\_umovakh\\_viyni](https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyni)
5. Cargo transshipment in Ukrainian ports increased by 5% y/y in 2023. URL: <https://gmk.center/en/infographic/sargo-transshipment-in-ukrainian-ports-increased-by-5-y-y-in-2023/>
6. Українське дунайське пароплавство завершило 2023 з рекордним прибутком. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35537.html>
7. Гуржій Н.М., Городова А.В., Одинець Т.Є. Річковий транспорт України. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 3. С. 64–65. URL: [https://economyandsociety.in.ua/journals/3\\_ukr/11.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/3_ukr/11.pdf)
8. І на річці, і на морі. Україна повертає контейнерні перевезення суднами. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>
9. «Робимо ставку на збільшення несамохідного флоту» – Дмитро Москаленко. URL: <https://usm.media/intervyyu-z-kerivnikom-udp-dmitrom-moskalenko/>
10. Українське дунайське пароплавство. Розділ «Суднобудування». URL: <https://www.udp.one/>

### REFERENCES

1. Pavlovska L.A., Kyrylova O.V., Korobkova O.M., Shpak N.H. Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Serii: Tekhnichni nauky. Osoblyvosti modeliuvannia infrastruktornoho karkasu skhem dostavky vantazhiv u suchasnykh umovakh: 2023 rik, S. 173–174. URL: [https://tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2023/2\\_2023/part\\_2/29.pdf](https://tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2023/2_2023/part_2/29.pdf)
2. «Interpajp» testuie novi marshruty do YeS – Oleksii Yanovskyi. URL: <https://gmk.center.ua/interview/interpajp-testuie-novi-marshruti-do-ies-oleksij-yanovskij/>
3. V odyh iz portiv Velykoi Odesy zaishov konteinerovoz — upershe z pochatku povnomasshtabnoi viiny. URL: <https://dumskaya.net/news/ukrainskiy-morskoy-koridor-pervyy-konteynerovoz-183227/ua/>
4. Portova haluz Ukrainy 2023: druhyi rik roboty v umovakh viiny. URL: [https://cfts.org.ua/infographics/portova\\_galuz\\_ukrani\\_2023\\_drugiy\\_rik\\_roboti\\_v\\_umovakh\\_viyni](https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyni)
5. Cargo transshipment in Ukrainian ports increased by 5% y/y in 2023. URL: <https://gmk.center/en/infographic/sargo-transshipment-in-ukrainian-ports-increased-by-5-y-y-in-2023/>
6. Ukrainske Dunaiske paroplavstvo zavershylo 2023 z rekordnym prybutkom. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35537.html>
7. Hurzhii N.M., Horodova A.V., Odynets T.Ie. Richkovyi transport Ukrainy // Ekonomika i suspilstvo. Vyp. 3. 2016 S. 64–65. URL: [https://economyandsociety.in.ua/journals/3\\_ukr/11.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/3_ukr/11.pdf)
8. I na richtsi, i na mori. Ukraina povertaie konteinerni perevezennia sudnamy. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>
9. «Robymo stavku na zbilshennia nesamokhidnoho flotu». Dmytkro Moskalenko. URL: <https://usm.media/intervyu-z-kerivnikom-udp-dmitrom-moskalenko/>
10. Ukrainske Dunaiske paroplavstvo. Rozdil «Sudnobuduvannia». URL: <https://www.udp.one/>