

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

*Іваненко Л.М., Бугайко Д.Д.
Національний авіаційний університет*

River passenger transport is a component of the country's transport and logistics complex. Ukraine has a strong infrastructure potential for its development, as a number of navigable rivers such as the Dnipro, Danube, Dniester, Desna and others flow through its territory. Unfortunately, in the pre-war period, this potential was not used to its full extent. Safe operation of this type of transport is impossible during martial law. At the same time, the authors of the report emphasize its importance in the process of post-war reconstruction of the country and formulate a number of proposals for its improvement.

Річковий пасажирський транспорт є складовою транспортно - логістичного комплексу країни. Україна має потужний інфраструктурний потенціал його розвитку, так як її територією протікає низка судноплавних річок таких як Дніпро, Дунай, Дністер, Десна та інші. Нажаль у роки до повномасштабного вторгнення РФ цей потенціал використовувався не у повному обсязі. Капітальні інвестиції трималися на рівні порядку 1 млн. грн на рік, а вклад у обсяг перевезення пасажирів складав лише 1% у загальному перевезенні пасажирів у 2021 році що є занадто мало для структурного розвитку. При цьому за рік перевозилося біля 1 млн. пасажирів, що вказує на існуючий потенціал розвитку цього виду перевезень. Середньомісячна зарплата складала 14 473 грн. на місяць, що є середнім показником по галузі [1]. На жаль, під час війни безпечна експлуатація цього виду транспорту неможлива. Проте слід наголосити на його вадливості у процесі післявоєнного відновлення країни та сформулювати низку пропозицій щодо його удосконалення. Динаміку пасажирообігу річкового транспорту представлено у табл 1 та рис. 1.

Ідея являє собою використання однією компанією пасажирських суден як сидячого (з використанням сидячих місць) так і каютного типу. Такі судна мають бути побудовані на базі одного проєкту суден. Пропонується реалізація трьох проєктів (40-ка метрові, 60-ти метрові та 100 метрові судна). Таке компонування проєктів дозволить мати велику гнучкість паралельно з відносно невисокими витратами, за рахунок уніфікації. Використання ж передбачає як круїзи так і доставку пасажирів з точки «А» в точку «Б». Важливо зазначити, що ці типи суден будуть діяти на маршрутах, де існує залізничне або автобусне сполучення.

Таблиця 1 – Обсяги перевезених пасажирів річковим транспортом України за видами сполучень (тис. пас. км)

Вид сполучень	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Міжнародне	7813,2	12836,0	17354,4	16501,3	–	–
Внутрішнє	4740,9	6731,1	8157,3	7961,2	3336,7	4470,4
Разом	12554,1	19567,1	25511,7	24462,5	3336,7	4470,4

Джерело: складено за даними [1]

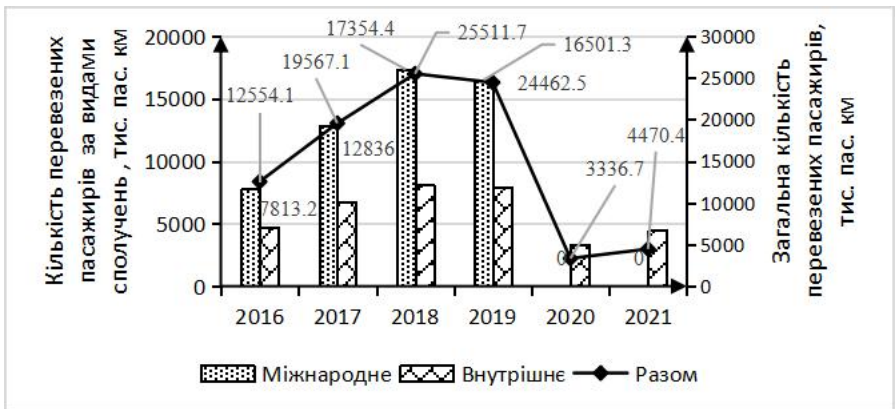


Рис. 1. Пасажирообіг за видами перевезень за 2016-2021рр

Джерело: складено за даними [1]

Для досягнення певного рівня рентабельності річкові судна повинні мати додаткові аспекти привабливості.

Пасажирські судна сидячого типу. Розраховані перевозити пасажирів на сидячих місцях, на невеликі відстані. Ідея полягає у використанні таких суден на популярних туристичних маршрутах. Передбачається, що такий міні-круїз може бути привабливим для туристів, як частина подорожі на умовному маршруті з Одеси до Затоки. Паралельно можливо проводити екскурсії на борту, з розповідями про те, що можна побачити на березі. Таке компонування доречно виключно для суден довжиною у 40 та 60 метрів. Такі типи суден активно використовувалися на території України до повномасштабного вторгнення, як прогулянкові на різноманітних за часом маршрутах (від години до половини доби). На таких маршрутах переважно використовувалися невеликі судна довжиною до 40 метрів, в той час, як більші за довжиною судна налічували лише одиниці.

Пасажирські судна каютного типу. Судна каютного типу для перевезення пасажирів мають каюти різних класів згідно категорій

комфортабельності. Такі судна можуть використовуватися як круїзні з точки «А» до точки «А», із зупинками впродовж круїзу, так і для прямих перевезень з точки «А» в точку «Б». У другому випадку проєктна ідея може бути відносно нерентабельною у зв'язку з низькою швидкістю перевезень, на тлі сьогоденних потреб клієнта максимально економити свій час. Проте подібні перевезення можуть стати паралельним відпочинком для потенційного клієнта і фактично бути для нього круїзом, під час якого він зможе працювати на відстані. Наразі, після пандемії COVID-19, коли багато людей можуть працювати, маючи під рукою лише ноутбук та Інтернет-з'єднання – кількість потенційних клієнтів продовжує зростати. Таким чином людина за умовний рейс Київ - Дніпро зможе попрацювати, відпочити та здійснити подорож з Києва до Дніпра. Каютний тип може використовуватися на усіх трьох проєктах суден від 40 до 100 метрових.

Співпраця з ВМСУ. Одночасно з розробкою суден передбачається можливість співпраці з ВМСУ шляхом внесення окремих конструктивних змін у проєкти, що дозволить за потреби рекувізувати судна для використання Військово-морськими Силами ЗС України [2]. Подібна практика не є новою у світовій історії, а за активного розвитку нашої річкової флотилії подібний крок може бути вірогідним. Такий вид співпраці може бути як на добровільній основі компанії, так і з отриманням додаткового державного фінансування. Це насамперед залежить, у тому числі, від кількості змін у проєкті судна, котрі будуть впливати на його рентабельність.

Висновки

Отже, річковий пасажирський транспорт в Україні має значний інфраструктурний потенціал завдяки наявності судноплавних річок, таких як Дніпро, Дунай, Дністер та інші. Однак до повномасштабного вторгнення цей потенціал використовувався неефективно, що відображено в незначних інвестиціях і малому внеску у загальний обсяг перевезень. Для розвитку річкового транспорту пропонується будівництво суден як сидячого, так і каютного типу, які можуть використовуватися на туристичних маршрутах та для перевезення пасажирів. Особливу увагу слід приділити можливості співпраці з ВМС України для забезпечення безпеки та оборонних потреб. Таким чином, розвиток річкового транспорту під час післявоєнного відновлення країни буде набувати особливого значення.

Список використаних джерел

1. *Транспорт України 2022 за редакцією Ірини ПЕТРЕНКО. Держсат України, 2023. 98 с.*
2. *Bugayko D.O., Reznik V.V., Borysiuk A.V., Bugayko D.D. (2023) "Transformation of the organization of multimodal transportation under martial law". – Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. [Online], vol.17, pp.6-22.*