

7. Гафуров И.Б. Инвестиционная привлекательность региона. Управление риском. 2005. №1. С. 2-6.
8. Зянько В.М. Глобалізація та інноваційний процес: їхній взаємовплив. Економіка України. 2006. №2. С. 84–89.
9. Ключко В.С. Глобалізація та її вплив на країни з перехідною економікою. Економіка України, 2001. №10, С. 51–58.
10. Малащук Д.В. Вплив інтеграційних зв'язків на конкурентоспроможність української економіки. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2005. №3. С. 32–38.

REFERENCES

1. Butko M.B. (2008). Preconditions of transformation and mechanisms of regulation of regional economies. *Economy and Law*, No. 5. pp. 10-18.
2. Bilenka N.O. (2009). Priorities and directions of economic development of Ukraine in the conditions of globalization. *Economy of Ukraine in the conditions of strengthening of globalization processes: challenges and perspectives: materials of the international scientific student-postgraduate conference (Lviv, May 15-16). 2009.* - Lviv: LNU them. I. Franko, pp. 15-16.
3. Chapinoga V.G. (2003). *Fundamentals of Economic Theory: Teach. manual / Ministry of Education and Science of Ukraine*. Kiev: Yurinkom Inter, 456 p.
4. Volkova O.V. (2007). *Labor market: teach. Manual*. Kiev: Center for Educational Literature, pp. 624.
5. Vasilenko V.M. (2004). An assessment of the impact of globalization on the country's economic growth. *Scientific papers of the Donetsk National Technical University. Series: Economical*, No 69. pp. 35-42.
6. Varnalii Z.B. (2005). Regional development of Ukraine: problems and priorities. *Economist*, No. 6. pp. 24-26.
7. Gafurov I. B. (2005). Investment attractiveness of the region. *Risk Management*, No. 1. pp. 2-6.
8. Zyanko V.M. (2006). Globalization and innovation process: their mutual influence. *Economy of Ukraine*, No 2. pp. 84-89.
9. Klochko V.C. (2001). Globalization and its Impact on Transition Economies. *Economy of Ukraine*, No. 10, pp. 51-58.
10. Malashchuk D.V. (2005). Influence of integration links on the competitiveness of the Ukrainian economy. *Formation of market relations in Ukraine*, No 3, pp. 32-38.

УДК 656.025

ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИКИ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ДЛЯ РОЗВИТКУ АГРОБІЗНЕСУ УКРАЇНИ

Шмиголь Н.М., д.е.н., професор, Бірюков Т.Р., Коломоєць І.Л.,
*Антонюк А.А., к.е.н., докторант

Запорізький національний університет
Україна, 69600, м. Запоріжжя, вул. Жуковського, 66

**Класичний приватний університет*
Україна, 69000, м. Запоріжжя, вул. Жуковського, 84

nadezdash@ua.fm

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю розкриття експортного потенціалу агропромислового комплексу України з огляду на визначні переваги використання водного транспорту в країнах Європи порівняно з іншими видами транспорту. Предметом дослідження є теоретико-методологічні та прикладні аспекти використання річкового транспорту. Мета – дослідження переваг використання річкової інфраструктури в країнах Європи для розвитку агробізнесу в умовах сучасного бізнесу. Для досягнення мети було виконано такі завдання: розглянуто обсяг перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами в країнах

Європи, проаналізовано стан агропромислового комплексу України за останні роки, розглянуто динаміку перевозок вантажу за видами транспорту в Україні, визначено стан та перспективи розвитку української річкової логістики, досліджено питання відновлення водної інфраструктури та підвищення ефективності використання водної логістики. Базовими принципами дослідження виступають історичний, системний та порівняльний методи, використані інституціональний та структурно-функціональний підходи. Наукова значущість роботи полягає в дослідженні переваг використання водного транспорту саме для сучасного етапу розвитку агропромислового комплексу України. Як висновок, спираючись на закордонний досвід використання логістики внутрішніх водних шляхів, доводиться необхідність відновлення річкової логістики та подальший розвиток річної інфраструктури України для ефективного розвитку українського агробізнесу. На практиці це сприятиме посиленню конкурентоспроможності економіки України та пришвидшить процес інтеграції країни у світове господарство.

Ключові слова: закордонний досвід, логістика внутрішніх водних шляхів, агробізнес, водний транспорт, відновлення інфраструктури.

ЗАГРАНИЧНИЙ ОПИТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АГРОБИЗНЕСА УКРАИНЫ

Шмиголь Н.М., д.э.н., профессор, Бирюков Т.Р., Коломоец И.Л.,

* Антонюк А.А., к.э.н., докторант

*Запорожский национальный университет
Украина, 69600, Запорожье, ул. Жуковского, 66*

** Классический частный университет
Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Жуковского, 84*

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью раскрытия экспортного потенциала агропромышленного комплекса Украины, учитывая выдающиеся преимущества использования водного транспорта в странах Европы по сравнению с другими видами транспорта. Предметом исследования являются теоретико-методологические и прикладные аспекты использования речного транспорта. Цель – исследование преимуществ использования годовой инфраструктуры в странах Европы для развития агробізнеса в условиях современного бизнеса. Для достижения цели были выполнены следующие задачи: рассмотрены объем перевозки груза по внутренним водным путям в странах Европы, проанализировано состояние агропромышленного комплекса Украины за последние годы, рассмотрена динамика перевозок груза по видам транспорта в Украине, определено состояние и перспективы развития украинской летней логистики, исследован вопрос восстановления водной инфраструктуры и повышения эффективности использования водной логистики. Базовыми принципами исследования выступают исторический, системный и сравнительный методы, использованы институциональный и структурно-функциональный подходы. Научная значимость работы заключается в исследовании преимуществ использования водного транспорта именно для современного этапа развития агропромышленного комплекса Украины. Как вывод, опираясь на зарубежный опыт использования логистики внутренних водных путей, доказывается необходимость восстановления речной логистики и дальнейшее развитие летней инфраструктуры Украины для эффективного развития украинского агробізнеса. На практике это будет способствовать усилению конкурентоспособности экономики Украины и ускорит процесс интеграции страны в мировое хозяйство.

Ключевые слова: зарубежный опыт, логистика внутренних водных путей, агробізнес, водный транспорт, восстановление инфраструктуры.

EXTERNAL EXPERIENCE OF THE USE OF LOGISTICS OF INTERNAL WATERWAYS FOR THE DEVELOPMENT OF AGRICULTURE OF UKRAINE

Shmygol N.M, doctor of economics, professor, Birukov T.R., Kolomoets I.L.

*Antonuk A.A., PhD of economics, doctoral student

*Zaporizhzhia National Technical University
Ukraine, 69061, Zaporizhzhia, Zhukovsky str., 64*

**Classic Private University
Ukraine, 69000, Zaporizhzhia, Zhukovsky str., 84*

The urgency of the research topic is due to the need to open the export potential of the agroindustrial complex of Ukraine in view of the significant advantages of using water transport in Europe compared to other modes of transport. The subject of the study is theoretical, methodological and applied aspects of the use of annual transport. The purpose is to study the benefits of using annual infrastructure in Europe for the development of agribusiness in a modern business environment. To achieve the goal, the following tasks were fulfilled: the volume of cargo transportation by inland

waterways in Europe has been analyzed, the state of the agro-industrial complex of Ukraine in recent years has been analyzed, the dynamics of cargo transportation by types of transport in Ukraine is analyzed, the state and prospects of development of Ukrainian annual logistics are determined, water infrastructure and increasing the efficiency of water logistics. The basic principles of research are historical, systematic and comparative methods, used institutional and structural-functional approaches. The scientific significance of the work is to study the advantages of using water transport precisely for the modern stage of development of the agro-industrial complex of Ukraine. As a conclusion, relying on foreign experience of using logistics of inland waterways, there is a need to restore river logistics and further development of the annual infrastructure of Ukraine for the effective development of Ukrainian agribusiness. After all, in practice, it will contribute to strengthening the competitiveness of Ukraine's economy and accelerate the process of integration of the country into the world economy.

Key words: foreign experience, logistics of inland waterways, agribusiness, water transport, restoration of infrastructure.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасний етап розвитку світової економіки та бізнесу загалом характеризується все більш зростаючою роллю використання водних видів транспорту. Проте сучасний стан української річкової логістики є незадовільним, хоча має низку переваг над іншими видами транспорту, тому все більше сільгоспвиробників звертають увагу на річкові перевезення сільгосппродукції.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Важливу роль у дослідженні відіграють праці науковців, присвячені вивченню загальних проблем – Т.В. Косаревої [1], І.Г. Смирнова [2], Г.М. Дроздова [3], А.С. Івженко [4], К.В. Кобзева [5], Р.Р. Ларіна [6] та ін. Мойса М.Я. визначає актуальність використання логістики як науки й практики управління матеріальними і пов'язаними з ними потоками фінансових ресурсів та інформації саме в галузях АПК і наголошує на необхідності використання інструментарію логістики в процесі матеріально-технічного забезпечення сільськогосподарського виробництва і збуту сільськогосподарської продукції, тобто у сфері обігу АПК [7]. Аналіз літературних джерел, присвячених логістиці, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що залишаються поза увагою вчених.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою наукової статті є дослідження питання розвитку річкової логістики України для підвищення ефективності розвитку та розкриття потенціалу вітчизняного агробізнесу, використовуючи водний транспорт, спираючись на досвід використання логістики внутрішніх водних шляхів у країнах Європи.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Агропромисловий комплекс України – це складна система, яка об'єднує всі галузі народного господарства, що беруть участь у виробництві сільськогосподарської продукції і доведенні її до споживача.

Сільське господарство — одна з основних галузей матеріального виробництва, що забезпечує населення продуктами харчування, а промисловість — сировиною. На її частку припадає близько 16% вартості всієї продукції матеріального виробництва. Сільське господарство — це найбільша ланка комплексу, що дістала назву агропромислового [9].

Останні тенденції розвитку українського агробізнесу свідчать про динамічне зростання експортних і виробничих обсягів. Яскравим прикладом цього є баланс зернових культур. Наприклад, за даними асоціації «Український клуб аграрного бізнесу», протягом 2016-2017 маркетингового року в Україні з площі 14,1 млн га було зібрано 65,9 млн т зернових культур. Загалом, згідно з даними Міністерства аграрної політики та продовольства України, за 10 місяців 2016 року експорт продукції аграрного сектора становив майже \$12 млрд, або 41,1% від загального експорту України (табл.1).

Таблиця 1 – Аналіз перевезення вантажів за видами транспорту

Вид транспорту	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Транспорт	1612	1732	1725	1711	1523	1377	1435
Наземний	1754	1877	1845	1831	1617	1468	1535
Залізничний	433	469	457	444	386	350	343
Автомобільний	1168	1253	1260	1261	1131	1021	1085
Водний	11	10	8	6	6	6	7
Морський	4	4	4	3	3	3	3
Річковий	7	6	4	3	3	3	4
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Експортний потенціал великий, але чи можливо його повністю розкрити? [10].

За рахунок експорту продукції агропромислового комплексу забезпечується понад 40% всього експорту країни. Сьогодні право експорту на ринки ЄС мають 277 українських підприємств, що є прямим доказом відповідності української продукції усім міжнародним нормам та стандартам.

Саме тому вивчення сучасного стану логістики в агропромисловому комплексі України, дослідження основних механізмів та особливостей її державного регулювання є надзвичайно важливим для розвитку економіки України. Сільськогосподарську продукцію в межах України сьогодні перевозять залізницею, автомобільними та річковими шляхами. Близько 2/3 зерна доставляється в порти залізницею, 1/3 – автотранспортом і лише 3% – річковим транспортом [11].

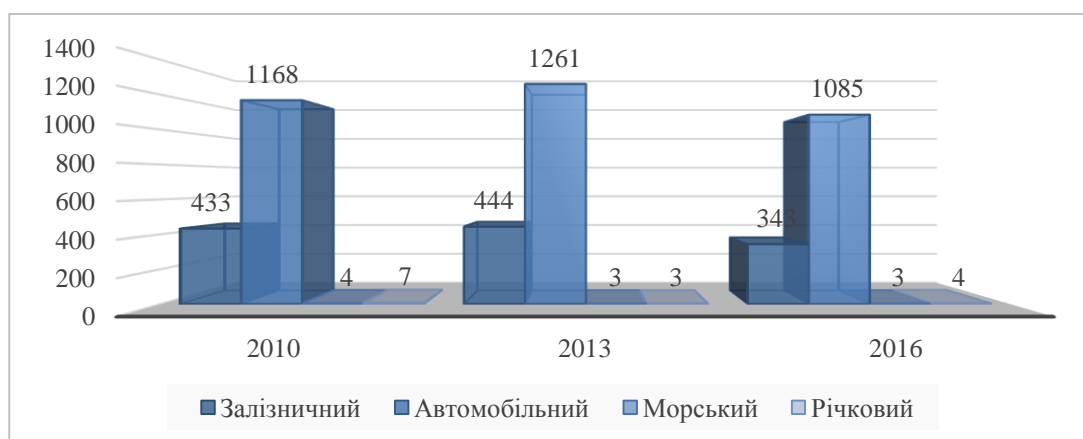


Рис. 1 Перевезення вантажів за видами транспорту, млн. т




Проте минулого року стало остаточно зрозуміло: наразі потужності залізниці не можуть упоратися зі зростаючими експортними обсягами сільськогосподарської продукції, тому все більше сільгоспвиробників звертають увагу на річкові перевезення сільгосппродукції.

Ефект «пляшкового горлечка» (англ. Bottleneck Effect) — це один із процесів у загальному ланцюгу, який через обмежену ємність знижує ефективність усього ланцюга. Таким bottleneck експортного потенціалу аграрної продукції вже багато років поспіль є річкова логістика [10].

Тоді як у Європі успішно розвивається внутрішній водний транспорт, Україна досі не приєдналася до найважливішої для річкового транспорту Європейської угоди «Про створення мережі внутрішніх водних шляхів» для полегшення й розвитку в Європі міжнародних перевезень внутрішнім водним транспортом (1996 р.).

Наприклад, у Німеччині та Франції значну конкуренцію вантажоперевезень автотранспортом і залізницею становлять річкові перевезення. З огляду на дешевизну транспортування водним шляхом, у цих країнах внутрішніми водними шляхами перевозяться від 40% до 50% зернових. І якщо у Франції – це саме річкові перевезення, то німці на всю використовують розгалужену систему судноплавних каналів. Найбільш поширені на каналах Німеччини баржі дедвейтом до 1500 тонн. Максимальна осадка річкових суден 2,5-2,8 метрів, а обмеження по довжині – 67 метрів, що зумовлено габаритами шлюзів у країні (табл. 2).

Таблиця 2 – Порівняння вартості перевезень вантажів

Вид транспорту	Франція (м. Ножан-сюр-Сен – м. Руан)	Україна (м. Кременчук – м. Миколаїв)
	260 км – 16,5 євро/т	334 км – 7,3 євро/т
	250 км – 14 євро/т	425 км – 22,8 євро/т
	390 км – 10 євро/т	636 км – 8,8 євро/т

У Франції переважна більшість перевезень внутрішніми водними шляхами відбувається по річках, ключовою з яких є Сена. Тут найбільш популярні судна вантажопідйомністю 1500-2000 тонн. У верхів'ях річки осадка суден обмежена – 2-2,5 метрів, використовуються баржі до 700 тонн. Відомо, що на 300-кілометровій ділянці Сени перевезення 1 т вантажу баржею коштує в € 10, тоді як транспортування автотранспортом коштуватиме € 13-15 за тонну, по залізниці – € 15-18 за тонну [11].

Переробні заводи й елеватори в Німеччині переважно будуються на березі каналів і річок є величезною перевагою для мінімізації фінансових та часових витрат при транспортуванні агропродукції, адже водний транспорт найдешевший і найбільш затребуваний, тому під нього і будується інфраструктура. Наприклад, німецькою аграрною компанією Agravis Raiffeisen AG 50% вантажів перевозяться по річках і системі каналів, 45% – автомобільним транспортом, 5% – по залізниці. Автотранспорт рентабельний на плечі до 200 км – найчастіше використовується для доставки продукції від фермерських господарств до річкових терміналів. У Німеччині, як і в Україні, обмеження максимальної повної маси автомобілів – 40 тонн. Проте на автошляхах створено соціальні контрольні пункти, які фіксують понаднормоване завантаження. Водії самі здійснюють навантаження на терміналі, ці операції автоматизовано. На каналі розвантажуються баржі. Швидкість розвантаження – 1500 тонн на добу, але всі 24 години тут використовувати не можуть – через близькість міської забудови.

У процесі дослідження іноземного ведення агробізнесу та досвіду використання агрологістики виявлено декілька фактів:

- 1) у період збору врожаю зерно продають тільки Україна і Російська Федерація;
- 2) наявність дешевих потужностей для зберігання дозволяє іноземним (наприклад німецьким) компаніям вичікувати час для кращої ціни;
- 3) у деяких європейських країнах існує надлишок портових потужностей для зберігання й перевалки зернових;

- 4) кожна третя тонна зернових приходить до Німеччини з Чорноморського регіону (Україна, Росія);
- 5) при експорті зерна маржа Average Total Revenue всього 0,5% від обсягу продажів, але компанія бореться за кожні 5 центів.

Також було відзначено, що різниця в логістичних витратах є перешкодою для зміцнення позицій агропродукції на світових ринках. Як приклад, в українських портах вартість логістичних витрат приблизно на 40% більша, ніж на такі самі послуги в Німеччині, і на 30% більша, ніж витрати в США. Високі витрати зменшують конкурентоспроможність української агропродукції.

За судноплавним каналом Рейн-Майн-Дунай і розгалуженій системі внутрішніх водних шляхів та гирлових портів Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца вантаж може бути доставлений внутрішнім водним транспортом практично по всій Європі. Для України перспективні внутрішні водні маршрути Одер-Вісла-Прип'ять-Дніпро і Західна Двіна-Прип'ять-Дніпро з гирлового порту Рига-Херсон [12].

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4 400 км, а найдовша внутрішня водна артерія – р. Дніпро (бл. 1 200 км). Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням «Укррічфлот». Річковим транспортом України перевозять вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходом в річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини та Австрії [13].

Дніпро та Південний Буг мають можливості для судноплавства протягом всього року за умов поглиблення дна та забезпечення роботи спецзасобів на деяких ділянках. Основні порти країни розміщені близько до регіонів ведення агробізнесу, а природні можливості ґрунтів мають потенціал для значного збільшення врожайності.

На рис. 2 зображено обсяг перевезення вантажів річками України за останні 15 років.

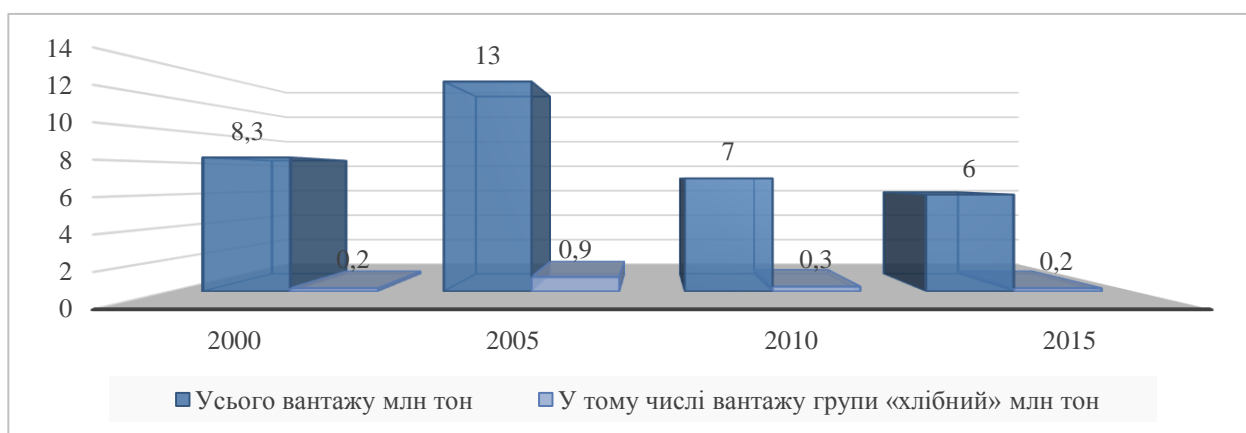


Рис. 2 Обсяг перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами України за 2000-2015 рр.

Для успішної реалізації зернових культур необхідно відновити та створити нові річкові й морські елеватори.

Основний товар, який планується транспортувати річками, – зерно, що своєю чергою є ключовою експортною позицією України. По річці перевозити вантаж удвічі дешевше, ніж залізницею, та учетверо – ніж автомобілем. Проте існує низка недоліків річкової логістики в Україні.

В Україні є три великі судноплавні річки: Дунай, Дніпро і Південний Буг. Усі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять до п'ятірки найбільших річок Європи. Однак, незважаючи на існуючий потенціал для розвитку транспортного сполучення за

коштами річкового транспорту в Україні їм перевозиться тільки 0.5% товарів. Тоді як в країнах ЄС цей показник доходить до 16,3% в Болгарії, 12,3% в Німеччині; при середньому відсотку по країнам ЄС в 6,7% вантажоперевезень припадають на річковий транспорт.

Отже, потенційно в Україні є ресурс збільшення вантажоперевезень по річках більш ніж у 12 разів. Недоліки розвитку перевезень річковим транспортом пов'язані з цілим комплексом проблем. Серед них основними стримуючими факторами інтенсивного розвитку річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос річкових суден, у загальному обсязі, недостатні обсяги перевезень з використанням системи «буксир-штовхач / баржа».

Отже, український річковий транспорт має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати щодо тарифів і послуг із залізничним транспортом. Існують також проблеми в логістиці.

Недоліки розвитку перевезень річковим транспортом пов'язані з цілим комплексом проблем. Серед них основними стримуючими факторами інтенсивного розвитку річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос річкових суден, недостатні обсяги перевезень з використанням системи «буксир-штовхач / баржа».

Отже, український річковий транспорт має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати щодо тарифів і послуг із залізничним транспортом. Існують також проблеми в логістиці. У структурі українського транспортно-логістичного ринку головну частину складають транспортно-експедиторські послуги, значно меншу – складування й митно-брокерські послуги, а також управлінська логістика. Ємність ринку контрактної логістики оцінюється в Україні в 11-14 млрд. дол. США. У Німеччині ж ця сфера діяльності за прибутковістю посідає третє місце після автомобілебудування та фармацевтики.

Основними проблемами річкової логістики в Україні є:

1. Зношений рухомий склад. За даними Державної служби статистики сьогодні малотоннажних суден торгового річкового флоту, які можуть використовуватись для внутрішніх водних перевезень, залишилось 635 одиниць, що становить близько 22% від тієї кількості, яка використовувалась у 1990 році.
2. Вартість транспортування. Головна проблема — тарифи. Усі витрати йдуть на перевізника, а це портові та каналні збори, лоцманська проводка — якщо капітан не має лоцманського свідоцтва, він немає права ходити Дніпром — (для судна типу річка-море вантажністю 3 тис. т коштує 7 дол./т, механізм нарахування вартості за неї є незрозумілим), шлюзування, розведення мостів (через нерівномірний вантажообіг відбувається за заявкою — вартість \$2 тис.) тощо. Причина всього цього — фактична відсутність закону, який регулює внутрішні водні шляхи.
3. Глибини та підводні скелі. Ще однією перепорою на шляху розвитку річкової логістики є недостатні глибини окремих місць на основних судноплавних річках, зокрема, на Дніпрі.
4. Підводні скелі та «пороги». Найбільш проблемним сьогодні, на думку більшості агротрейдерів і ряду експертів, є Дніпродзержинський переказ на Дніпро. Вище міста Дніпро (колишній Дніпропетровськ) рух вантажних суден практично не здійснюється через наявність складної для проходження суден ділянки – підводних скель між містами Дніпродзержинськ та Дніпро.
6. Інфраструктура. Крім того, лишають відкритими питання інфраструктури, зокрема зношені шлюзи. Однією з проблем річкової логістики — всі термінали розраховані на відвантаження вантажів — аж ніяк не на перевантаження всередині країни. Прибутковість і

цікавість на перевантаженні баржами закінчувалася ще до приходу в порт «Південний»: перевалка в порту, яка додавала \$15/т, скидала всю цікавість. Якби термінали розглянули такий варіант – приймати вантажі і відвантажувати їх [10].

Сьогодні пріоритетними напрямками розвитку внутрішнього водного транспорту України є:

- 1) удосконалення законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- 2) затвердження й виконання Державної програми розвитку внутрішніх водних шляхів;
- 3) забезпечення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів);
- 4) проведення планово-попереджувальних ремонтів;
- 5) оновлення і модернізація технічного та спеціального флоту;
- 6) удосконалення систем навігаційного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах та оперативного технологічного зв'язку;
- 7) модернізація та будівництво річкового флоту;
- 8) створення річкової інформаційної системи та забезпечення її функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки;
- 9) підвищення рівня провізної спроможності внутрішнього водного транспорту шляхом збільшення навігаційного періоду, застосування криголамів, створення безпечних умов для цілодобового руху суден;
- 10) забезпечення гарантованих габаритів суднових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів;
- 11) створення та ведення реєстру річкових гідротехнічних споруд [5].

Шляхами покращення стану річкової логістики для розвитку агропромисловості України можуть стати:

- активні роботи з днопоглиблення в Дністровському лимані та роботи з приведення в належний стан української ділянки Дунаю;
- переналаштування терміналів на перевантаження вантажів всередині країни, а не тільки на їх відвантаження;
- ліквідація платежів за проходження шлюзів і розведення мостів;
- зниження портових, каналних, корабельних та інших зборів;
- запровадження єдиного закону, який регулює внутрішні водні шляхи;
- зниження вартості транспортно-логістичних операцій водним транспортом;
- збільшення фінансування державними компаніями та залучення інвестицій від приватних інвесторів у рухомий склад;
- відновлення зношених шлюзів та інших інфраструктурних об'єктів;
- акцентування уваги на розвитку перспективних внутрішніх водних маршрутів (Одер-Вісла-Прип'ять-Дніпро і Західна Двіна-Прип'ять-Дніпро з гирлового порту Рига-Херсон).
- зменшення вартості логістичних витрат в українських портах на 30 - 40%, адже різниця в логістичних витратах є перепоною для зміцнення позицій агропродукції на світових ринках;
- зведення заводів й елеваторів на березі каналів і річок, що є величезною перевагою для мінімізації фінансових та часових витрат при транспортуванні агропродукції, адже водний транспорт найдешевший і найбільш затребуваний. Отже, під нього і будується інфраструктура;
- збільшення обсягів перевезення зернових до 40-50% річками України;
- розбудова розгалуженої системи судноплавних каналів;

- приєднання України до найважливішої для річкового транспорту Європейської угоди «Про створення мережі внутрішніх водних шляхів» для полегшення й розвитку в Європі міжнародних перевезень внутрішнім водним транспортом;
- зниження тарифів на збори для пересування внутрішніми водними шляхами суден під іноземними прапорами.

ВИСНОВКИ

Спираючись на закордонний досвід використання логістики внутрішніх водних шляхів та дослідивши усі переваги та недоліки використання водного транспорту в Україні, можна зробити висновок, що якщо Україна зможе подолати всі труднощі та наявні проблеми річкових перевезень, то українська річкова логістика стане одним з найефективніших та найперспективніших механізмів розвитку економіки та розкриття експортного потенціалу агропромислового комплексу нашої держави, що на сучасному етапі вважається неможливим без здійснення ефективної державної підтримки водної інфраструктури та підвищення рівня логістики загалом.

ЛІТЕРАТУРА

1. Косарева Т.В. Логістична інфраструктура АПК: теорія та практика. *Агроінком*. 2003. № 5–6. С. 24–27.
2. Смирнов І.М. Логістика зберігання як складова інтегрованої логістики АПК. Соціально-економічні проблеми розвитку українського села і сільських територій: матеріали 7-х річн. зб. Всеукр. конгр. вчен. економістів-аграрників. Київ: ННЦ ІАЕ, 2005. С. 124–126.
3. Дроздова Г.М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Київ: ЦУЛ, 2002. 106 с.
4. Івженко А.С. Проблеми сучасної логістики та шляхи їх вирішення. *Актуальні проблеми економіки*. 2008. №5. С. 26-31.
5. Кобзева К.В. Теоретичне обґрунтування становлення логістики як науки. *Економіка, Менеджмент, Підприємництво. Збірник наукових праць*. 2007. №18. С. 61-66.
6. Ларіна Р.Р. Логістика: Навчальний посібник. Донецьк: ВІК, 2005. 335 с.
7. Мойса М.Я. Організаційно-економічні чинники підвищення ефективності аграрних підприємств. *Економіка АПК*. №1. 2010. С. 86-93.
8. Агропромисловий комплекс України. URL: <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/412-agropromisloviy-kompleks-ukrajini>
9. Річкова логістика: стан, можливості, розвиток. URL: <http://www.agro-business.com.ua/infrastruktura-rynku/8313-richkova-logistyka-stan-mozhlyvosti-rozvytok.html>
10. Асоціація аграрних перевізників України. В пошуках виходу. URL: <http://aapu.com.ua/category/article>
11. Федорук Є. І. Механізми державного управління. Потенціал розвитку логістики агропромислового комплексу України. *Економіка АПК*. 2012. №7. С. 45-52. URL: http://el-zbirn-du.at.ua/2016_1/14.pdf
12. Перспективи розвитку речного транспорту в Україні, после підписання Договору об асоціації с ЕС. URL: <http://informer.od.ua/news/perspektivy-razvitiya-rechnogo-transporta-v-ukraine-posle-podpisaniya-dogovora-ob-asociacii-s-es/>

REFERENCES

1. Kosareva, T.V. (2003), “Logistics infrastructure of the agroindustrial complex: theory and practice”. *Agroinkom.*, vol. 5-6, pp. 24-27.
2. Smirnov, I.M. (2005), “Logistics of storage as a component of integrated logistics of agroindustrial complex. Socio-economic problems of development of the Ukrainian village and rural territories”: *Materials of the 7th anniversary. save Allukr Cong scientist economists-agrarians*, NSC IAE, Kyiv., pp 124-126.
3. Drozdova, M. (2002), *Menedzhment zovnishnoekonomichnoi diialnosti pidpriemstva* [International Business Management of an Enterprise], CUL, Kyiv, Ukraine.
4. Ivzhenko, S. (2008), *Problemy suchasnoi lohistyky ta shliakhy yikh vyrishennia* [Problems of modern logistics and ways of solving them], *Aktualni problem ekonomiky*, vol. 5, pp. 26-31.

5. Kobzeva, V. (2007), Teoretychne obgruntuvannia stanovlennia lohistyky yak nauky [The theoretical justification for establishment of logistics as a science], *Ekonomika, Menedzhment, Pidpriemnytstvo. Zbirnyk naukovykh prats*, vol.18, pp. 61-66.
6. Larina, R. (2005), *Lohistyka: Navchalnyi posibnyk* [Logistics: Textbook], VIK, Donetsk, Ukraine.
7. Moysa, Y. (2010), Orhanizatsiino-ekonomichni chynnyky pidvyschennia efektyvnosti ahrarnykh pidpriemstv [Organizational-economic factors of improving efficiency of agricultural enterprises], *Ekonomika APK*, Vol.1, pp. 86-93.
8. Agro-industrial complex of Ukraine, available at: <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/412-agropromislovij-kompleks-ukrajini>
9. River logistics: status, opportunities, development, available at: <http://www.agro-business.com.ua/infrastruktura-rynku/8313-richkova-logistyka-stan-mozhlyvosti-rozvytok.html>
10. Association of Agrarian Carriers of Ukraine. In search of an exit, available at: <http://aapu.com.ua/category/article>
11. Fedoruk, E. (2012), "Mechanisms of public administration. The potential of logistics development in the agro-industrial complex of Ukraine" *Ekonomika APK*, vol. 7, pp. 45-52, available at: http://el-zbirn-du.at.ua/2016_1/14.pdf
12. Prospects for the development of river transport in Ukraine after the signing of the Association Agreement with the EU, available at: <http://informer.od.ua/news/perspektivy-razvitiya-rechnogo-transporta-v-ukraine-posle-podpisaniya-dogovora-ob-asociacii-s-es/>