

УДК 338.47

К. О. Горошко,  
к. е. н., доцент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій на водному транспорті,  
в.о. начальника відділу міжнародних зв'язків та роботи з іноземними студентами, Державний  
університет інфраструктури та технологій

О. М. Аляб'єва,  
аспірант, асистент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій на водному  
транспорті, в.о. завідувача аспірантури, Державний університет інфраструктури  
та технологій

## РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ "ЗЕРНОВОЇ ЛОГІСТИКИ"

K. Horoshko,  
Phd, associate Professor of the Department of Business Logistics and Transport Technologies in Water Transport,  
acting Head of International Relations department, State University of Infrastructure and Technology, Kyiv  
O. Alyabeva,  
Postgraduate student, assistant of Department of Business Logistics and Transport Technologies in Water Transport,  
acting head of postgraduate and doctorate studies, State University of Infrastructure and Technology, Kyiv

### INLAND WATER TRANSPORT, AS A SOLUTION TO PROBLEMS OF "CORN LOGISTICS"

У статті визначено потужний потенціал аграрного сектору економіки, зокрема у вирощуванні зернових культур. На основі проведених досліджень ми зазначили, що попит на аграрну продукцію зростає, як наслідок, експорт зерна зростає також. У дослідженні зазначено, що такий потужний аграрний потенціал повинен підкріплюватися розвинутою транспортною системою, зокрема річковим транспортом, особливо зважаючи на той факт, що саме цей вид транспорту може вирішити таке питання.

The article identifies the powerful the potential of the agricultural sector the economy, in particular in the cultivation of grain crops. Based on our research, we noted that demand for agrarian products is increasing, as a consequence of corn exports is also increasing. The study noted that such strong agricultural potential should be supported by a developed transport system, in particular by river transport, especially given in fact that this type of transport can solve some problems.

*Ключові слова: зернові культури, аграрний сектор, попит, внутрішній водний транспорт.*  
*Key words: grain crops, agriculture sector, demand, inland water transport.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сприятливі кліматичні, природно-географічні умови України, вагомі інноваційні розробки в галузях селекції, насінництва та новітні технології вирощування зернових культур, високий попит на зернову продукцію на внутрішньому та світовому ринках дають достатньо вагоме підґрунтя для нарощування виробництва та експорт зернових культур в Україні.

#### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

На сьогодні існує досить велика кількість публікацій щодо розвитку річкового транспорту, але лише окремі з цих публікацій стосуються більш глибокого дослідження зернової логістики. Це публікації С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко, О. Маслак, Ю. Скічко.

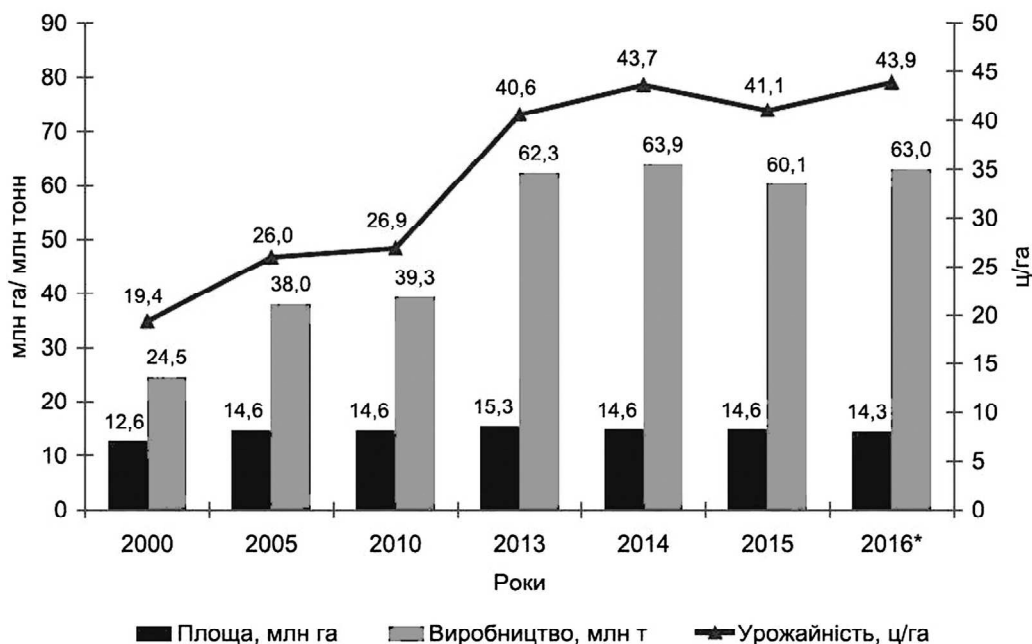


Рис. 1. Динаміка основних показників агрокомплексу України, млн тонн

#### ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою дослідження є визначення можливої співпраці аграрного сектору з транспортною системою, зокрема з річковим транспортом України.

#### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Згідно зі статистичними даними Міністерства аграрної політики та продовольства, Україна планує рекордно наростити експорт зернових. Так обсяг збору зернових культур очікується на рівні 80 млн т на 2017 рік, 2020-й — 100 млн т. Експортні показники очікуються на рівні 36 млн т у 2017 році і 50 млн т у 2020 році [1]. Якщо повернемося до показників 2016 року, то всім Вам відомо, що Україна відзначилася рекордним обсягом збору врожаю — 63,0 млн тонн, що дало можливість українським експортерам поставити на зовнішні ринки аграрну продукцію на суму 10,4 млрд, що склало 40,2% від усього експорту країни (рис. 1). Такі обсяги зернових не завжди можуть швидко, економічно та ефективно перевозитися, річковий може стати гідним партнером у перевезенні зазначених нами вантажів.

Такі показники не можуть не вражати, проте існує багато "але", з якими зустрічаються майже всі підприємства агропромислового сектору.

Загально відомий той факт, що такий потужний ресурсний потенціал має підкріплюватися достатньо потужною транспортною сис-

тема, яка б змогла б не тільки поглинути, тобто перевезти весь обсяг виробленої продукції, а й зробити це якомога економічніше. Пошук внутрішніх резервів для зниження транспортної складової у ціні експорту зернових, на нашу думку може вирішити річковий транспорт. Загально відомий той факт, що річковий є найбільш перспективним з економічної, екологічної точки зору. Показник енергоефективності внутрішнього водного транспорту у 10 разів перевищує автомобільні перевезення та у 5 разів — залізничні [2].

Річковий транспорт у більшості європейських країнах є конкурентною альтернативою й партнером залізничному, автомобільному транспорту, характеризується як стійкий і екологічний вид транспорту з точки зору енергоспоживання, забруднення атмосфери та за показниками шуму. Річковий транспорт також є найбільш економічно вигідним транспортом через низькі затрати, пов'язані з інфраструктурою. На сьогодні цей вид транспорту на жаль не набув до сих пір широкого використання у зв'язку з проблемами організаційного, законодавчого та технічного [2].

Загальна характеристика річкового транспорту має достатньо потужний потенціал, оскільки територією України проходять потужні водні артерії, протяжність. Приблизно 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, якими, потенційно, можна здійснювати перевезення вантажів, в Україні є 16 річкових портів та термі-

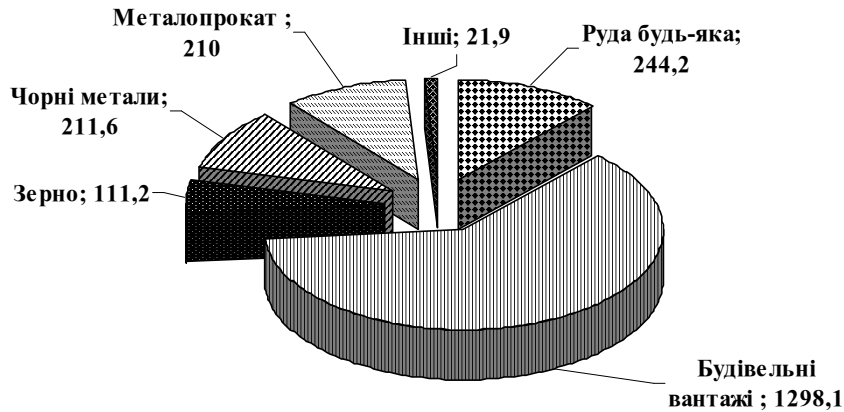


Рис. 2. Номенклатура внутрішніх вантажів річкового транспорту, тис. т, 2016 р.

налів; пропускна здатність внутрішніх водних шляхів — 60 млн тонн на рік. Перевагами даного виду транспорту є в першу чергу економічність, екологічність та енергоефективність. Звісно, є і недоліки у функціонуванні, як і в будь-якому транспорті. Основним питанням все ж таки залишається, які основні струмуючі фактори у залученні та перевезенні вантажів агропромислового сектору річковим транспортом.

Потенціал українських річок використовується тільки на 1%. При цьому придатними для вантажоперевезень є тільки дві річки Дніпро і Дунай. Для порівняння, в Румунії і Німеччині частка річкового транспорту — 13—27%. За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин не відповідають вимогам безпеки судноплавства. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра, рух по річці Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням річок в цьому районі. Крім того, 20% ресурсного парку річкових суден України непридатні до експлуатації. У жалюгідному стані і річкові торговельні порти. Тобто для

збільшення вантажопотоку необхідно провести цілий ряд заходів, повністю оновити річкову інфраструктуру [2].

Загально відомий той факт, що в основному інфраструктура річкового транспорту України функціонує на залишках потужностей Радянського Союзу. Зношеність основних фондів становить 75%, кількість застарілих суден перевищує 80%, занедбаність портів та прибережних територій це перше, що впливає на конкурентність цього виду транспорту [3].

Досліджуючи особливості розвитку річкового транспорту, ми звертаємо увагу на відсутність державної підтримки та фінансування, а також нерозуміння можливої економічної ефективності від розвитку річкових перевезень призводить до збиткової роботи даної галузі. Зважаючи на стрімкі світові тенденції розвитку контейнерних перевезень, значна частина флоту на внутрішньому водному транспорті України призначена для перевезень безконтейнерних вантажів, що знижує загальну привабливість даного виду транспортування. В загалом, на сьогоднішній день, основний обсяг перевезень річковим транспортом припадає

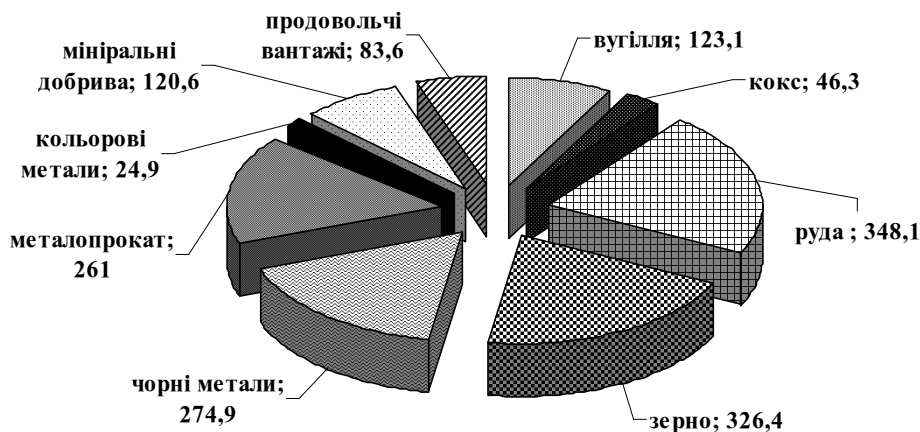


Рис. 3. номенклатура зовнішніх вантажів річкового транспорту, тис. т, 2016 р.

саме на місцеві будівельні матеріали (щебінь, пісок, камінь тощо), які є менш цінним вантажем у порівнянні з іншими видами, однак і вони викликають нечувану конкуренцію (рис. 3 та рис. 2) (номенклатура вантажів). На нашу думку зерновий ринок також може зайняти вагоме місце у номенклатурі річкових перевезень, оскільки якщо ми звернемо увагу на рисунок 1, саме такі обласні центри як Київська, Черкаська, Кіровоградська, Полтавська, Дніпропетровська та Херсонська є основними у виробництві сільськогосподарської продукції, яка може бути транспортована річкою Дніпро зокрема.

Згідно з представленими даними Державної статистичної служби України на рис 2 та 3, ми можемо стверджувати, що частка зернових менше 20%, частка таких вантажів може бути більшою. Вихід з цієї ситуації можливий за рахунок перегляду тарифної політики для зацікавленості аграрних підприємств.

Проведення збалансованої тарифної політики у сфері надання спеціалізованих послуг портів та шлюзування має вагомий вплив на вартість перевезення водним транспортом. Тарифна політика держави, а саме всі установлені збори, які повинні сплачувати підприємства при перевезенні вантажу (канальний збір, збір за розведення мостів, лоцманський збір) є не підйомною ношею. Ця стаття витрат збільшує собівартість перевезення по воді, тому така ситуація призводить до гальмівного процесу.

Залишається відкритим питанням, щодо днопоглиблювальних робіт на ріках України. Вперше за 20 років увага Міністерства інфраструктури України спрямована на поглиблення дна річок і приведення річкових шляхів у стан, придатний для повноцінного функціонування. Заплановане поглиблення дна Дніпра було ще на літо 2015 року, проте здійснюватися роботи будуть із затримкою майже на рік. Узгодження проекту і отримання дозвільних документів зайняло значно більше часу, ніж на це розраховували.

За підрахунками ТОВ СП "Нібулон" вартість проектів днопоглиблення складає близько 2,5 млн дол. для Дніпра та близько 10 млн дол. для Південного Бугу одноразово. Вартість таких проектів є надзвичайно великою, але у разі успішної реалізації проекту довести максимальну осадку до 4 метрів (критично необхідна глибина — 3,65 м) можна за три — чотири місяці. Відповідно до проекту, поглиблення дна буде виконано на ділянці суднового ходу

річки Дніпро від Комсомольська (Полтавська обл.) до Дніпродзержинська (Дніпропетровська обл.) [4].

### ВИСНОВОК

Не зважаючи на незначну частину розглянутих проблем, які вимагають вагомих зусиль у їх вирішенні, все ж таки необхідно забезпечити комплексний підхід до цього питання та виділити пріоритетні напрямки розвитку внутрішнього водного транспорту України. А саме активна державна позиція, підтримка розвитку внутрішнього водного транспорту, залучення інвестицій, розвиток державно-приватного партнерства, не тільки з транспортними підприємствами, а й з агропромисловими зокрема. Такий взаємний механізм розвитку партнерства між агропромисловим комплексом України та транспортною системою, може стати запорукою ефективної зернової логістики. Зацікавлені сторони таких перевезень можуть досягти успіху та можуть вирішити існуючі проблеми. Для наочності перспективності, експерти підрахували, що перевезення вантажів річкою на 20—25 відсотків дешевші від залізничних.

### Література:

1. Інформаційний сайт "Агробізнес Сьогодні" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.agro-business.com.ua>
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
3. Официальный сайт АПК Информ [www.apk-inform.com](http://www.apk-inform.com)
4. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

### References:

1. The official website of Agro-business (2017), available at: <http://www.agro-business.com.ua> (Accessed 30 Nov 2017).
  2. The official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2017), available at: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> (Accessed 30 Nov 2017).
  3. The official website of APK Inform (2017), available at: <http://www.apk-inform.com> (Accessed 30 Nov 2017).
  4. The official website of the State Statistics Service of Ukraine (2017), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 30 Nov 2017).
- Стаття надійшла до редакції 03.12.2017 р.*