

УДК 339.18 : 338.439.224 (477)

РОЗВИТОК РІЧКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ЕЛЕМЕНТА АГРАРНОЇ ЛОГІСТИКИ В КОНТЕКСТІ РЕСУРСОЗБЕРІГАЮЧОЇ ПОЛІТИКИ

DEVELOPMENT OF RIVER INFRASTRUCTURE AS AN ELEMENT OF AGRICULTURAL LOGISTICS IN THE CONTEXT OF RESOURCE SAVING POLICY

Інна ІРТИЩЕВА,

доктор економічних наук,
Національний університет
кораблебудування імені адмірала
Макарова, Миколаїв

Inna IRTYSHCHEVA,

Doctor of Economics,
National Shipbuilding University named
after Admiral Makarov, Mykolaiv

Євгенія БОЙКО,

кандидат економічних наук,
Національний університет
кораблебудування імені адмірала
Макарова, Миколаїв

Yevgeniya BOIKO,

Candidate of Economic Sciences,
National Shipbuilding University named
after Admiral Makarov, Mykolaiv

Обґрунтовано основні стратегічні орієнтири функціонування логістичної інфраструктури як елемента аграрної логістики в контексті ресурсозберігаючої політики. Досліджено сучасний рівень розвитку логістичної інфраструктури в регіоні, визначено її перспективи в аграрному секторі економіки.

Ключові слова: логістична інфраструктура, аграрна логістика, ресурсозберігаюча політика.

The main strategic benchmarks of function of the logistics infrastructure as an element of the agricultural logistics in the context of the resourcesaving policy are substantiated in the article. The current level of the development of logistics infrastructure in the region is researched, its prospects in the agricultural sector is defined.

Key words: logistics infrastructure, agricultural logistics, resource saving policy.

Постановка проблеми. Сучасна аграрна галузь – це розгалужена система взаємодії багатьох суб'єктів і правильно налагоджена власна система логістики на підприємствах аграрного спрямування, яка позитивно впливатиме і на розвиток суміжних галузей.

Одним із ключових факторів вдалого аграрного бізнесу в контексті ресурсозберігаючої політики є логістична складова. Саме якісне цілеспрямоване управління товарними потоками здатне забезпечити успішне

просування товарів на ринок. Ефективний розвиток логістичної складової для конкурентної позиції підприємства на ринку є інструментом оптимізації і зниження його витрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичні основи діяльності інфраструктури сформовані зарубіжними та вітчизняними вченими П. Беленьким, О. Бородіною, Т. Бронштейном, М. Гладієм, О. Єрмаковим, С. Злупко, Х. Зінгером, Р. Йохимсеном, Б. Краснопольським, В. Красовським, Е. Крилатих, А. Кузнецовою, С. Носовою, Р. Розенштейн-Родан, Ю. Юдіним, А. Янгсон та іншими. Наразі особливого значення набуває розвиток річкової інфраструктури як елемента аграрної логістики в контексті ресурсозберігаючої політики.

Метою дослідження є обґрунтування орієнтирів розвитку річкової інфраструктури як елемента аграрної логістики в контексті ресурсозберігаючої політики.

Виклад основного матеріалу. У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє помітну роль в економічній сфері, а також повсякденному житті громадян, задовольняючи потреби в перевезенні вантажів і пасажирів більш екологічним та значно економічнішим способом порівняно з іншими видами транспорту. За показниками енерговитрат річковий транспорт у 5 разів ефективний від залізничного і в 10 – ніж автомобільний та забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу. Саме це обумовлює перспективність його розвитку і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень України [1].

Частка річкових перевезень зерна у нашій державі становить лише 5 %, тоді як у Франції – 25, США – 55 %. Однією з перешкод для розвитку річного судноплавства Дніпром є пороги, однак ця проблема вирішується через спорудження шлюзів. Сучасне обладнання повинно працювати так, щоб не зашкодити екосистемі рік [2].

Ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно можна поділити на внутрішні водні шляхи (ВВШ) – судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідає технічним та експлуатаційним стандартам; річковий флот – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний і спеціалізований флот; об'єкти обслуговуючої інфраструктури – річкові порти, причали, обладнані засобами механізації, судноремонтні заводи; система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства; інша річкова інфраструктура – органи державного управління, наукові установи та навчальні заклади тощо [3].

Україна володіє достатньо високим судноплавним потенціалом річок. За радянських часів довжина всіх її річок протяжністю 10 км і більше дорівнювала 90,4 тис. км, у тому числі судноплавних водних шляхів – понад 4 тис. км. Традиційними у використанні завжди були судноплавні шляхи Дніпра – 1205 км та його приток (Десни – 520 км і Прип'яті – 60 км), а також Дунаю – 160, Бугу – 155 км та інших так званих малих річок. Дніпром та його найбільшими притоками Десною й Прип'яттю здійснюється до 90 % загального

обсягу перевезень річковим транспортом. Решта 10 % припадає на Дунай та інші ріки (Десна, Дністер, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла тощо) [4]. Обсяги річкових перевезень Дніпром у часи СРСР сягали 60-70 млн тонн на рік.

Дніпро та Південний Буг мають можливості для судноплавства протягом усього року за умов поглиблення дна та забезпечення роботи спецзасобів на окремих ділянках. Основні порти країни розміщені близько до регіонів ведення агробізнесу, а природні можливості ґрунтів мають потенціал для значного збільшення врожайності [4].

Південний Буг 20 років тому мав глибину близько 3 м та був судноплавним, але з кожним роком обміління річки збільшується та на окремих ділянках досягає 5 см за рік. Сьогодні Південний Буг являє собою широку долину з низькими, укритими очеретом заболоченими берегами з рельєфом, сформованим зсувними та ерозійними процесами, замуленим дном і широким розповсюдженням водоростей. Середня глибина річки становить 1,65, а місцями – до 1 м. Маловодність й обміління сприяють розростанню очерету, що призводить до застійних явищ, цвітіння води, розповсюдження гнилистих бактерій. Як наслідок, Південний Буг поступово заболочується та перестає бути річкою: порушується його природний стік, циркуляція, дренажні властивості тощо [5].

Зменшення води в річках – це проблема не лише екологічного, але й економічного і техногенного характеру. Обміління загрожує не тільки рибі, але й життю та господарській діяльності людини: ми все більше відчуваємо проблему нестачі прісної води, очеретові зарості охоплюють не тільки водний простір річки, але й розповсюджуються по всьому узбережжю, у тому числі пляжах, човнових станціях та водних пристанях.

З метою вирішення цієї проблеми фахівці компанії «НІБУЛОН», розробили та презентували громадськості, а також державним органам місцевої і центральної виконавчої влади амбітний проект «Поліпшення судноплавних умов водних шляхів р. Південний Буг від м. Вознесенськ до м. Миколаїв», що передбачає поглиблення суднового ходу на довжині 102,2 км від м. Миколаєва до м. Нова Одеса до проектних глибин 2,90 м; від м. Нова Одеса до с. Прибужани (Вознесенський район) – до проектних глибин 2,65 м. Повномасштабне втілення проекту має відновити судноплавство Південним Бугом, проте його реалізація більше ніж 6 років стримувалася у владних структурах та не отримала державного фінансування [6].

В умовах тотальної бездіяльності та байдужого ставлення державних виконавчих органів усіх рівнів компанія реалізовує проект за власними інвестиціями та переглянула програму будівництва флоту. З орієнтацією на існуючі глибини Південного Бугу вона будує флот, для якого достатньо прохідних глибин суднового ходу від м. Нова Одеса до м. Миколаїв 2,40 м замість проектних 2,90 м; від м. Вознесенськ до м. Нова Одеса – 2,30 м замість проектних 2,65 метра.

Перший етап реалізації проекту розпочато, він передбачає підчищення глибин суднового ходу на ділянках від м. Миколаїв до м. Нова Одеса до глибин

2,40 м та від м. Нова Одеса до с. Прибужани Вознесенського району – до 2,30 м. За цих обставин фактичний обсяг днопоглиблювальних робіт зменшиться до 181 600 м³ порівняно з проектними 1 187 750 м³, відповідно мінімізується вплив на сформовану екосистему. Проте навіть перший етап реалізації проекту дасть змогу не тільки поживити судноплавство річкою, а й поліпшити її гідрологічний, санітарний та екологічний стан.

Проект має ще одну перевагу – зменшення техногенного навантаження від наземного транспорту. Зокрема, унаслідок відновлення судноплавства на Південному Бузі щорічно можна перевозити водними шляхами до 1 млн т вантажів та звільнити дороги Миколаївської області від 50 тис. одиниць вантажного транспорту, що, безумовно, матиме позитивний екологічний ефект за рахунок скорочення викидів продуктів згорання палива на 1 т перевезеного зерна. При заявлених об'ємах перевезення водним транспортом очікується зменшення викидів продуктів згорання (оксидів вуглецю, азоту, сірки та сажі, а також неметанових органічних сполук, метану та бензопірену) на 4 тис. т у рік, що сприятиме покращенню повітря населених пунктів та, як наслідок, оздоровленню їх мешканців, адже кожний житель області вдихатиме на 4 кг менше забруднюючих речовин за рік [6].

Архітектура транспортної системи ринку протягом п'яти років суттєво змінилася. Частка залізничних перевезень зерна скоротилася з 70 до 60 %, автоперевезень – зросла з 27 до 35 %, частка річкових перевезень є критично низькою. Річкою перевозити вантаж у 2 рази дешевше, ніж залізницею, та в 4 – порівняно з автомобілем. Слід також урахувати факт взаємодії із залізничним транспортом, більша частина рухомого складу якого морально та фізично застаріла і перевантажена. Період з листопада по грудень – найбільш напружений для залізничних перевезень.

Це негативно впливає на швидкість останніх та призводить до значних корупційних зловживань. Саме в цей період важно перенести частину навантаження на річкові перевезення. У випадку необхідності подовження терміну виникає питання стосовно замерзання рік, яке теж потребує технічного вирішення.

Основними напрямками роботи є поглиблення дна на окремих ділянках, налагодження роботи шлюзів, системи річкових та портових елеваторів. Також слід надати доступ до річкового судноплавства іноземним компаніям. Україна фактично не має власного флоту: 2000 року він нараховував 1 670 суден, 2010 – 904, 2013 року – лише 635 суден, включаючи буксири, тягачі та допоміжний флот.

Щоб не виникло ситуації, коли поглиблені ріки через місяць покриються мулом, слід залучати інших суб'єктів, що відповідає потребам ринку і забезпечить конкуренцію. Для відкриття доступу іноземним кораблям треба змінити окремі закони.

Щоб успішно реалізувати зернові, необхідно реставрувати і створити нові річкові й морські елеватори. Основним товаром, який планується транспортувати ріками, є зерно – це ключова експортна позиція України. У 2014 році наша держава продала за кордон зернових і технічних культур на

8,2 млрд дол. США. У структурі експорту аграрної продукції частка зерна становила 39, технічних культур – 10 %.

На тлі зростання виробництва зерна експортна складова їх реалізації стає домінуючою. Так, середньорічний обсяг продажу за межі країни зернових і зернобобових із 2008 по 2012 рік становив 19,6 млн т на рік, що у 2,5 разу більше порівняно з 2003–2007 рр. (8 млн т).

Яскравим прикладом ефективної формули руху вантажів з метою зменшення залежності від зовнішніх факторів, а також мінімізації можливості господарських ризиків, забезпечення більш сприятливих умов для всіх учасників зернового ринку є ТОВ СП «НІБУЛОН». Це підприємство називають піонером у створенні власної системної логістики, механізму оптимізації витрат при перевезеннях, підвищення якості транспортування аграрної продукції.

Виробник та експортер зернових і олійних культур «НІБУЛОН» – одна з небагатьох в Україні вертикально інтегрованих компаній, яка забезпечує контроль усіх ланок за технологічною агросхемою «поле – порт». Тобто початок цього ланцюга – підготовка ґрунту, посів озимих, а логічне завершення – відвантаження зерна на експортному терміналі, відправка його споживачам. Технологічна послідовність така: вирощування сільгосппродукції, збирання врожаю, транспортування зерна залізницею, автотранспортом чи водним шляхом до зерносклади, де воно зберігається і доводиться до товарних кондицій, і, нарешті, торгівля продукцією, її експорт [6].

Проект, замовником якого є компанія «НІБУЛОН», нагадує поширену сьогодні в Європі практику ревіталізації річок, спрямовану на відтворення природних територій, зокрема шляхом управління річковими басейнами і створення берегоукріплюваних споруд, що забезпечує стабілізацію гідрологічного режиму в річці, покращення місць життя водних організмів, сприяє формуванню естетичної та інвестиційної привабливості прибережних територій. Такі проекти сьогодні успішно реалізовані в Німеччині, Чехії, Великобританії.

Висновки. Транспортне обслуговування агропродовольчої сфери в Україні нині перебуває в трансформаційному періоді. Для його успішного розвитку необхідний системний, комплексний підхід до вирішення проблем, які повинні ґрунтуватися на відповідній науково-технічній, соціальній та екологічній політиці держави. Створення повного циклу просування власної сільгосппродукції повинно стати стратегічним завданням для підприємств аграрної галузі, котра є локомотивом української економіки, здатним забезпечити міцні позиції на світових ринках. Для збільшення виробництва зерна до 100 млн т необхідна відповідна інфраструктура та логістика. У багатьох країнах світу є практика формування кластерів виробництва та збуту продукції, що стимулює внутрішній ринок споживання та підтримує вітчизняного виробника.

Розвиток річкової інфраструктури – це потужний потенціал для відкриття нових можливостей розвитку аграрної галузі. Річковий вантажний флот сьогодні є дешевою та екологічною альтернативою в системі транспортування аграрної продукції як на внутрішньому ринку, так і на експорт.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Савіна Н.Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності [Електронний ресурс] / Н.Б. Савіна – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf.
2. Офіційний сайт компанії MAERSK [Електронний ресурс] / – Режим доступу : <http://www.maersk.com/pages/default.aspx>.
3. Писаренко В.В. Особливості логістичних систем в сільському господарстві / В.В. Писаренко // Вісник ХНАУ. – 2012. – № 7. – С. 146–150.
4. Річкова інфраструктура повинна стати елементом аграрної логістики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minagro.gov.ua/node/16911>.
5. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/>.
6. Транспортна логістика «НІБУЛОНу»: у руслі стратегічних завдань [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/transportna-logistika-nibulonu-u-rusli-strategichnix-zavdan.html>.

REFERENCES

1. Savina N.B. Infrastruktura lohistrychnykh protsesiv ekonomichnoi diial'nosti / N.B. Savina [Electronic resource]. – Available at : www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf.
2. Ofitsijnyj sajт kompanii MAERSK [Electronic resource]. – Available at : <http://www.maersk.com/pages/default.aspx>.
3. Pysarenko V.V. Osoblyvosti lohistrychnykh system v sil's'komu hospodarstvi / V.V. Pysarenko // Visnyk KhNAU. – 2012. – № 7. – P. 146–150.
4. Richkova infrastruktura povynna staty elementom ahrarnoi lohistryky Ukrainy [Electronic resource]. – Available at : <http://minagro.gov.ua/node/16911>.
5. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Ofitsijnyj sajт [Electronic resource]. – Available at : <http://www.mtu.gov.ua/>.
6. Transportna lohistryka «NIBULONu»: u rusli stratehichnykh zavdan' [Electronic resource]. – Available at : <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/transportna-logistika-nibulonu-u-rusli-strategichnix-zavdan.html>.