

РОЗВИТОК РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

DEVELOPMENT OF UKRAINIAN RIVER TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

Анотація. У доповіді окреслено стан річкових перевезень в Україні на сьогодні. Окреслені перспективи розвитку та основні виклики, які стоять перед галуззю.

Ключові слова: річкові перевезення, річковий транспорт, логістика, інфраструктура

Abstract. The report outlines the state of river transportation in Ukraine today. Development prospects and main challenges facing the industry are outlined.

Keywords: river transportation, river transport, logistics, infrastructure

В умовах триваючих воєнних дій в Україні, руйнування інфраструктури, в тому числі і транспортної, а також блокування морських портів актуальним стає пошук та розвиток альтернативних шляхів перевезення товарів, гуманітарних, військових вантажів по Україні та за її межами. Транспортна інфраструктура України, зокрема автомобільні та залізничні шляхи, які наразі є основою логістичних перевезень страждала від проблем зношеності та перевантаження ще до війни, а з початком повномасштабної російської агресії ці проблеми лише посилились. В цьому контексті розвиток річкових перевезень набуває актуальності, як відносно дешевий та швидкий спосіб транспортування, який до того ж підходить для перевезення найрізноманітніших вантажів.

У той же час, сфера річкових перевезень в Україні розвинена слабо, особливо в порівнянні з найближчими сусідами - країнами ЄС. Так, якщо в Румунії частка річкових перевезень від загального ринку перевезень становить 13-20%, в Україні на 2019 рік цей вид перевезень складав лише 1% [3, с.1]. Існує також і проблема недорозвиненої інфраструктури, необхідної для річкових перевезень. Це не лише портова інфраструктура, а також і недостатня глибина багатьох українських річок, малі пропускні можливості шлюзів. Таким чином, хоча галузь річкових перевезень має достатньо великий потенціал, для повної його реалізації необхідний глибокий та всебічний її розвиток.

Хоча загальна довжина річок в Україні - 206 тис. км, довжина судноплавних річок - 2241 км. [2, с.96] Основною річковою транспортною артерією є Дніпро, але перевезення вантажів відбувається також по Південному Бугу, Дністру, та Дунаю. Хоча річковий транспорт можна використовувати для експорту товарів, річки відносять до внутрішніх водних шляхів (далі - ВВШ). Варто відзначити, що з початку 90-х років загальна довжина судноплавних річкових шляхів знизилась практично вдвічі, та наразі поступається вдвічі меншим за територією Німеччині та Польщі, незважаючи на подібну до цих країн щільність річкових шляхів.

Незважаючи на зростання обсягів вантажоперевезень, кількість суднопроходів падає, зокрема в 2019 році, за даними Міністерства інфраструктури, кількість суднопроходів впала на 27,9%. Такі дані, з одного боку, говорять про брак інтересу перевізників, виробників продукції, інших зацікавлених сторін до галузі річкових перевезень. В той же час, є й об'єктивні причини, через які гальмується розвиток цієї галузі. У першу чергу це розірваність мережі річкових шляхів, мала кількість суднохідних річок, короткі відстані перевезень. З іншого боку, наведені вище проблеми становлять перешкоду у використанні річкових шляхів, на одному рівні з залізничним та автомобільним транспортом, для перевезень по всій території України. Зрозуміло, що оскільки річкові шляхи мають природне походження, вони не можуть стати повною альтернативою автомобільним дорогам або залізниці. Втім, навіть потенціал

річкових перевезень на прилеглих до судноплавних річок територіях не реалізовано повністю. Так, за результатами опитування, проведеного у 2019 році лише близько 8% підприємців, що мали доступ до судноплавних річок використовували річковий транспорт у своїй логістиці [4, с. 282]. Основними проблемами, що перешкоджали більш активному використанню цього виду транспорту, підприємці називали застарілу та недостатньо розвинену інфраструктуру, монополізацію ринку перевезень та брак законодавства, яке б регулювало цю галузь.

Враховуючи вищесказане, очевидно, що першочерговою проблемою, що потребує вирішення для реалізації потенціалу річкових перевезень в Україні є модернізація та будівництво нової інфраструктури. У першу чергу це стосується збільшення протяжності судноплавних шляхів. Як вже було сказано, за роки незалежності їх протяжність зменшилась вдвічі. Проте вони не були втрачені безповоротно та підлягають відновленню. Зокрема, у 2020 році Кабінет міністрів України офіційно розширив перелік судноплавних водних шляхів, віднісши до нього декілька ділянок Дніпра, Прип'яті, Десни та Південного Бугу. Першочерговим питанням є повне відновлення судноплавності Дніпра, як основного ВВШ України, а також Дунаю, що має великий потенціал, як шлях експорту товарів до ЄС.

Важливим аспектом розвитку необхідної для річкового судноплавства інфраструктури є також розвиток мережі вантажних портів. Наразі, за даними Річкової інформаційної служби України, найбільше таких портів на Дніпрі - 24, 9 з яких належать найбільшому українському річковому перевізнику - компанії "Нібулон". В умовах блокади Чорного моря набуває особливого значення експорт української продукції, в першу чергу аграрної до країн ЄС, звідки їх можливо доставити до морських портів. Так, нещодавно розпочалась розробка проекту будівництва терміналу для перевалки зернових вантажів на річці Дунай у місті Ізмаїл [1, с.1]. В цілому варто відзначити, що оскільки більшість мережі річкової інфраструктури України було збудовано у часи радянського Союзу, вона більшою мірою орієнтована на та інтегрована з річковою інфраструктурою РФ та Білорусі. В сучасних умовах очевидно, що така орієнтація втратила як суто економічний, так і політичний сенс, натомість інтеграція з річковими шляхами країн ЄС, у першу чергу через річку Дунай є не лише бажаною метою розвитку річкової інфраструктури, а й нагальною необхідністю.

У той же час, не можна забувати, що як розвиток річкової інфраструктури, так і розвиток ринку річкових перевезень загалом неможливий без законодавчого врегулювання усіх аспектів річкових перевезень. Хоча за роки незалежності питання відродження та розвитку річкових перевезень в Україні підіймалось на державному рівні, відчутний прогрес у законодавчому регулюванні намітився лише у 2020 році, з прийняттям Закону України "Про внутрішній водний транспорт", який набув чинності у 2022 році та зокрема ввів єдину базу термінології в галузі, створив умови для залучення приватних інвестицій у галузь та декларував прийняття стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні. Варто відзначити, що даний закон не може і не має на меті врегулювати усі питання, пов'язані з річковими перевезеннями. Втім, він фактично став правовим фундаментом для подальшого розвитку галузі та декларував основні напрямки такого розвитку.

Важливо також розглядати річкові перевезення в контексті інтеграції України та ЄС. Річкова логістика є важливою складовою економіки європейських країн, зокрема в таких країнах, як Німеччина та Польща розвиток річкової інфраструктури є одним з пріоритетних напрямків у розвитку логістики загалом. Інтеграція ринків річкових перевезень України та ЄС відкриває широкі можливості як для України, так і для ЄС (в першу чергу - для країн-сусідів України). Зокрема, цікавим є проект поєднання портів Чорного та Балтійського морів за участі Польщі та України, запропонований Польщею у 2016 році.

Підсумовуючи, варто зазначити, що хоча інтерес до річкових перевезень в Україні за роки незалежності був відносно низький як з боку держави, так і з боку потенційно зацікавлених сторін, про що свідчить поступове падіння обсягу перевезень, в останні роки ця сфера активізувалась. Основними проблемами галузі є брак та застарілість інфраструктури та недостатня урегульованість галузі на законодавчому рівні. Важливим питанням розвитку річкових перевезень залишається інтеграція українських річкових шляхів з річковою

інфраструктурою країн ЄС. Галузь річкових перевезень має великий потенціал і може стати важливою частиною ринку логістики в Україні.

Література

1. Мельник С. "Нібулон" збудує в Ізмаїлі термінал для зернових на Дунаї. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/04/17/685873/> (дата звернення: 03.11.2022).
2. Проблеми управління підприємств у сучасних умовах: Матеріали XVII Міжнарод. наук.-практ. конф., Київ, 21-22 квітня 2021 р.: тези доп. – К.: НУХТ, 2021. – 110 с.
3. Сліпенко А. К. Розвиток річкового транспорту України в умовах світових тенденцій енергоефективності. Актуальні проблеми економіки та управління : електрон. вид. зб. наук. праць молодих вчених. 2019. №13. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/167629> (дата звернення 23.07.2022).
4. Стегней М.І., Герзанич В.М., Архангельська А.-М.І., Бошинда І.М. Економічна оцінка функціонування логістичної інфраструктури водного транспорту України. Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки. 2019. №4. Т.2. С. 278-292.

УДК: 65.012.34:658.7

Тетяна Семенова

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки та підприємництва ім. Т.Г. Беня
Український державний університет науки і технологій, Україна
semtv1@gmail.com*

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ

EVALUATION OF EFFICIENCY OF LOGISTIC ACTIVITY WHOLESALE TRADE ENTERPRISES

Анотація. Запропоновано та обґрунтовано використання методу оцінювання ефективності та надійності логістичної діяльності, який враховує особливості, фактори впливу та інші чинники діяльності торговельного підприємства. Виконано оцінку ефективності та надійності логістичної діяльності в умовах конкретного оптового торговельного підприємства.

Ключові слова: оптова торгівля, логістична система, логістична діяльність, ефективність.

Abstract. The use of a method for assessing the effectiveness and reliability of logistics activities was proposed and justified. The method takes into account the features, factors of influence and other factors of the activity of a trading enterprise. An assessment of the effectiveness and reliability of logistics activities in the conditions of a particular trading enterprise was performed.

Key words: wholesale, logistics, trade, logistics system, logistics activities, efficiency.

Сучасні українські підприємства недостатньо використовують у своїй діяльності логістичні підходи та концепції. Це зумовлено, насамперед, слабким розвитком в Україні логістики як науки, хоча існують усі передумови для її застосування. Основними причинами, що призупиняють широке впровадження логістичних систем, є: складність організації процесу формування; застосування лише окремих елементів логістики у різних ділянках підприємства; господарсько-організаційні особливості вітчизняної економіки тощо. Для комплексного практичного застосування концепцій логістики, формування логістичних систем підприємств необхідними є відповідний рівень розвитку та рівень розвитку економіки суспільства в цілому.

У сучасній логістиці відсутній єдиний погляд науковців та практиків щодо методів та показників оцінки ефективності діяльності логістичних систем. Ефективність логістичних систем досліджували багато вчених-економістів. До найбільш відомих належать праці Алькеми В.Г., Банька В.Г., Бауерсокса Д., Власюка І.В., Гудзя П.В., Кальченка А.Г., Клосса Д., Колодізевої Т.О., Крикавського Є.В., Смирнова І.Г., Тяпухіна А.П., Фролової Л.В., Хвищуна Н.В. та інших. Однак залишились не вирішеними дискусійні питання як у трактуванні ефективності функціонування логістичної системи підприємства, так і в оцінці саме ефективності.