

ОСОБЛИВОСТІ ВОДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЕКСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Експортна логістика включає весь канал ланцюжка поставок, який забезпечує оптимізацію обробки замовлень, транспортування, управління запасами та обробки, зберігання, пакування та очищення експортних товарів. Особливе місце у плануванні поставок продукції займає логістична експортна стратегія, на формування якої суттєвий вплив мають якість інфраструктури та ефективність процесу митного оформлення.

Україна є світовим лідером за поставками соняшникової олії, зерна, олії, меду, а також сухого молока. Понад 70% усіх вантажів Україна традиційно експортувала через морські порти. З початком війни РФ проти України частина портів знаходиться під окупацією або заблокована. За оцінками експертів, через блокаду портів економіка втрачає близько 170 млн дол. щодня. Під контролем України залишаються порти, на які припадало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвія, Одеський, Чорноморськ, Південний. З метою диверсифікації логістики, доцільно розвивати дунайський напрямок – порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. Раніше на них припадало трохи менше ніж 5% експорту [1].

Нині в Україні продовжують працювати лише дунайські порти, але вони мають відносно невеликі потужності і не можуть вирішити наявні логістичні проблеми. Обсяги вантажообробки в порту Рені у 2022 році зросли до 6,8 млн т з 1,37 млн т у 2021-му, Ізмаїл – до 8,9 млн т із 4 млн т, Усть-Дунайськ – до 785 тис. т із 64 тис. т. Порт Ізмаїл став основним маршрутом експорту продукції чорної металургії, основними напрямками відвантаження з Ізмаїлу є порт Констанца, Бургас (Болгарія) та перевезення Дунаєм [2].

Через обмежені глибини акваторій і причалів Ізмаїльського, Усть-Дунайського і Ренійського портів вони мають змогу обробляти тільки маломірні судна й баржі. Найоптимальнішим варіантом експорту зерна з дунайського регіону міг стати його транзит до румунського чорноморського порту Констанца з подальшим перевантаженням у судна з великим дедевейтом. Однак суттєвою перешкодою нарощуванню таких транзитних перевезень стала мала пропускна здатність Сулинського каналу, що поєднує Дунай із Чорним морем [3].

Україна належить до найбільших Європейських країн, які мають потужний потенціал розвитку внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту. Але впродовж вже більше двадцяти років галузь річкових

вантажних та пасажирських перевезень поступово погіршувала показники своєї діяльності. Перевезення вантажів водним транспортом є одним з найдешевших в світі. Перевезення в Україні раніше активно здійснювались Дніпром, Десною, Прип'яттю, Дунаєм та іншими річками, використовувалось близько 4 тис. км внутрішніх водних шляхів. На сьогодні річкові транспортні перевезення здійснюється по Дніпру, Дунаю та Південному Бугу, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів з 4 тис. км у 1990 році скоротилась до 2,1 тис. км., а протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилась з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км. За період з 1991 років суттєво знизився обсяг вантажоперевезень річками: у 1991 році він становив 65 млн т/рік, у 2010 році – 7 млн т/рік і у 2016 – 6 млн т/рік. В останні роки перевезення внутрішнім водним транспортом становлять 0,8% від усіх перевезень. В Німеччині обсяг перевезень становить 12,6%, в Угорщині – 4,2%, в Румунії – 20,7%.

Можливості щодо видів вантажів, які перевозяться річковим транспортом, досить широкі: зерно і агропродукти, металопродукція, продукти хімічної промисловості та ін. Загальними перевагами внутрішнього водного (річкового) транспорту є: найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу (у п'ять разів дешевша, ніж залізничним транспортом та в десять разів – ніж автомобільним) та суттєві переваги щодо екологічності [4].

Вирішити проблеми експортної логістики можливо за рахунок модернізації внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, збільшення пропускної спроможності українських портів, розширення мережі річкових портів та підвищення ефективності наявних потужностей в них, створення умов для залучення приватних інвестицій для модернізації портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, будівництва нових терміналів та стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Можливості для диверсифікації експортної логістики в Україні. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/uk/news/25-04-22-2/> (дата звернення 15.03.2023).
2. Як змінилася експортна логістика компаній ГМК у 2022 році. URL: <https://gmk.center/ua/posts/iak-zminylasia-eksportna-lohistyka-kompanij-hmk-u-2022-rotsi/> (дата звернення 15.03.2023).
3. Експортна логістика у воєнний час. URL: <https://agrotimes.ua/article/eksportna-logistyka-u-voyennyj-chas/> (дата звернення 15.03.2023).
4. Horoshkova L., Vasyl'yeva O., Maslova O., Sumets O. River logistics amid war and post-war recovery of Ukraine: current situation and prospects. *University Economic Bulletin*, 2023 (56)