

## РОЗВИТОК РІЧКОВОЇ ЛОГІСТИКИ З УРАХУВАННЯМ МОЖЛИВОСТЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ЗОН

Сумець О.М.  
Харківський інститут ПрАТ ВНЗ «МАУП»,  
Національний авіаційний університет

**Abstract.** *The research is devoted to substantiating the need for the development of river infrastructure. It is indicated that one of the effective directions is the organization of logistics zones in the territories of river ports. The possibilities of logistics zones regarding the development of territories are described.*

Кардинальні зміни світового ринку диктують невідкладно необхідність розвитку регіонів, що викликає обов'язкове реформування інфраструктури логістики на регіональному, державному та міждержавному рівнях. Основною причиною вказаного є перерозподіл фінансових і матеріальних потоків на світовому ринку: основні матеріальні й фінансові потоки зосереджуються в трикутнику США – Європа – Далекий Схід, тобто в глобальній Євразійській мережі. Україна в даному трикутнику є вузловим центром («центровим») транспортних коридорів Євразійської мережі. Крім того, Україна бере активну участь у розвитку мережі Європейських і Євразійських міжнародних транспортних коридорів. А тому всі глобальні зміни світового ринку однозначно стосуються і України. Останнє підтверджує необхідність формування для «центрового» Євразійської мережі (тут мається на увазі Україна) нової логістичної інфраструктури, яка буде здатна оперативно реагувати на зміни формату матеріальних і фінансових потоків, що проходять через Україну [1]. Це дозволить адекватно керувати логістичним навантаженням, як регіональних ринків, так і ринку України в цілому.

Отже, розвиток територій (зокрема, і кожного регіону) пов'язаний з реформуванням логістичної інфраструктури в Україні. На цей момент часу чисельна кількість дослідників і експертів єдина в думці про те, що удосконалення логістичної інфраструктури має базуватися на формуванні логістичних кластерів і, перш за все, регіональних. Така гіпотеза має право на життя. Тим паче, що в Україні вже є приклади створення різного роду кластерів, наприклад фармацевтичних, аграрних і т. ін. Проте, якщо вести мову про подальший розвиток територій нашої країни, то гіпотетично вельми цікавим орієнтиром є

організація логістичних зон на територіях, що є привабливими з точки зору наявної транспортної інфраструктури і географічного розташування. Найбільш вигідними територіями для умов України є річкові порти. І це є дуже важливим фактором, оскільки матиме вагомий вплив на розвиток річкової логістики, що є перспективним завданням для майбутнього. В електронній публікації [2] на це зацентована увага у такий спосіб: «Це нагальна потреба, яка з року в рік стає все відчутнішою. В розвитку річкових перевезень багато зацікавлених:

- сільгоспвиробникам це надасть можливість заощадити на перевезеннях (реалізація продукції на річковому терміналі/поставки до морського порту/прямий експорт кораблями типу «ріка-море»);

- трейдери зможуть оперативніше поставляти більшу кількість продукції на зовнішні ринки;

- держава зможе ширше розкрити експортний потенціал сільгосппродукції, отримати додаткові джерела прибутку від транзиту річковими шляхами («Е40», «Новий шовковий шлях»), а також податків, адже розвиток річкових перевезень дасть поштовх до зростання суміжних галузей (виробництво сталі, суднобудування тощо)».

Необхідність розвитку річкової логістики витікає також і з переліку задач, що сформульовані профільним міністерством в рамках галузі морського та річкового транспорту [3].

З нашого погляду, підґрунтям для успішного вирішення фактично більшості сформульованих завдань є організація логістичних зон у межах річкових портів. Однак для здійснення вказаного попередньо необхідно обрати річкові порти, які у найбільшій мірі задовольнятимуть вимогам до організації логістичних зон.

Розвитку річкової логістики в Україні сприяє ціла низка факторів. Але основними є такі:

1. Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро – 1,205 тис. км та (його протоки р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км, р. Дунай 1 – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км [4].

2. Наявність ресурсного потенціалу річкового транспорту України, що сформувався на цей момент часу. У [4] зазначено, що «ресурсний потенціал річкового транспорту України складається з внутрішніх водних шляхів, що складаються з судноплавних річок, водосховищ, гідротехнічних споруд та інших технічних об'єктів; системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства; річкового

флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного і спеціалізованого; річкових портів (порто-пунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту); іншої річкової інфраструктури» А до неї відносяться також і припортові логістичні зони.

3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, відповідно до якої річкового транспорт включено в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів. А це спонукає державу до розвитку логістичної інфраструктури річкових портів.

4. Нагальна необхідність оновлення інфраструктури річкових портів. Це зумовлено тим, що наявна інфраструктура річкових портів, причалів (вокзалів) не відповідає на цей момент часу сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5 – 10 % від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів.

І, насамкінець, ще у Стратегічному плані розвитку річкового транспорту на період до 2020 року зазначалося, що «розвиток внутрішнього водного транспорту України має бути скоординований з відповідною Європейською політикою щодо внутрішнього водного транспорту і охоплювати основні сегменти: безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця і кваліфікація» [4]. Як бачимо третім елементом виділено саме інфраструктуру, в якій логістичні зони повинні стати ядроформуючим елементом.

Для України на відміну від кластерів організація логістичних зон є дещо новим напрямом «модернізації» логістичної інфраструктури, у тому числі й річкових портів.

Логістична зона дещо споріднена у конструктивному плані і змістовно з логістичним вузлом, логістичним містечком. Проте логістична зона як вище вже відзначено найчастіше утворюється поблизу або у межах річкових портів. То ж для міста чи регіону в цілому логістична зона являє собою інструмент, який надасть можливість поповнити бюджет і разом із тим розвинути регіональну інфраструктуру.

Логістичні зони показали себе успішними інфраструктурними об'єктами у країнах Європейського Союзу. І це зумовлено тим, що саме такі логістичні утворення допомагають перенести значні обсяги вантажопотоків з доріг на інші види транспорту, надають можливість доставляти різні вантажі на більш далекі відстані з незначними витратами. При цьому істотними факторами успіху країн є правильне

розміщення логістичних зон у межах їх території і відповідна державна підтримка разом із залученням приватних інвесторів.

Які ж переваги отримає держава чи конкретний регіон за умови організації логістичних зон? Тут слід звернути увагу на такі [1; 5].

1. Логістичні зони є відкритими та публічними. Відкритість зумовлена можливістю «заходу» різних вантажів різних обсягів у будь-який час. Приймання вантажів логістичною зоною є гарантованим. Своєю чергою, публічність логістичної зони обумовлюється тим, що вантажі приймаються від кожного суб'єкта господарювання, для якого це необхідно у визначений термін часу.

2. Логістичні зони є дієвим інструментом консолідації як однорідних так і різних видів вантажів та розвитку регіональної дистрибуції. Слід визнати, що регіональна дистрибуція на цей момент часу є одним із об'єктів до якого вкрай необхідна увага з боку логістики. То ж, щоб розвиток регіону та і країни в цілому був ефективним і більш результативним, необхідно постійно «розігрувати» внутрішню дистрибуцію.

3. Логістичні зони пропонують додаткові послуги та створюють так звану економічну синергію для потенційних інвесторів.

4. У великих містах вони виступають місцем перетину матеріалопотоків (таким собі інтерфейсом) та сприяють зменшенню числа заторів на дорогах, особливо у мегаполісах. У такому разі логістичні зони є дієвим інструментом розвантаження транспортних шляхів.

5. Модальний перехід від автомобільних доріг на водні шляхи (і разом із тим на залізницю).

6. Скорочення загального обсягу шкідливих викидів від автомобілів, що задіяні на перевезеннях вантажів.

7. Скорочення витрат на розширення та утримання інфраструктури через переваги концентрації.

9. Створення нових робочих місць та підвищення рівня добробуту населення в регіоні.

10. Додаткові податкові надходження до муніципалітетів.

11. Економічне зростання та підвищення конкурентоспроможності регіону.

Вказані переваги організації логістичних зон формують їх досить широкі можливості. Так, наприклад, типова логістична зона площею 40 гектарів у межах річкового порту [5]:

1) «породжує» від 300 до 500 000 тонн вантажів на водних шляхах (еквівалент 30 – 50'000 20-футовим контейнерам);

2) створює у середньому 3 600 реальних робочих місць, а також 7 200 додаткових непрямих робочих місць;

3) приносить додатковий дохід громаді, регіону, державі через оренду землі.

В організаційному аспекті логістична зона не є складною структурою. У собі вона поєднує три таких компонента: інфраструктуру загального користування: це дороги, водні шляхи, причали, залізниця, об'єкти постачання електроенергії; надбудову приватно-державної взаємодії (це як правило вантажний термінал або комплекс обробки вантажів, склади загального користування); приватну надбудову: це склади, приватна нерухомість, комплекси обслуговування, невеликі промислові об'єкти.

У функціональному розрізі логістична зона у собі поєднує щонайменше вісім об'єктів:

- 1) торговельно-складський комплекс;
- 2) припортове господарство зі складами;
- 3) вантажний термінал для перевантаження вантажів із морських суден на залізничний і автомобільний транспорт;
- 4) мультимодальний контейнерний термінал;
- 5) операційні портові склади;
- 6) операційна зона паркування вантажного транспорту;
- 7) контейнерне депо;
- 8) приміщення служби охорони.

Саме такій структурі відповідає логістична зона, що організована в Берліні (Німеччина) У подальшому вона може бути прийнята за взірць для організації логістичних зон на території України.

З огляду на структуру вказаного інфраструктурного об'єкту і склад його елементів можна стверджувати, що господарство річкових портів з технічного і організаційного боків без великих фінансових втрат може досить безболісно трансформуватися в потрібний формат, тобто в логістичні зони.

То ж, з урахуванням тих можливостей, що надають логістичні зони для розвитку територій, стратегічно є сенс у подальшому вибудувати струнку систему таких зон регіонального значення, пов'язаних між собою. Саме це надасть можливість здійснювати швидко і якісну доставку вантажів по всій території України, в тому числі і за технологією «від дверей до дверей» і «точно в строк», забезпечувати проходження транзитних вантажів, у тому числі контейнерів, у необхідні терміни і відповідно до світових вимог за якістю доставки і збереження вантажів.

## Висновки

Отже, у висновку слід зазначити, що в умовах переходу економіки на інноваційний шлях розвитку, вступу України на шлях інтеграції з європейським бізнес-простором логістичні зони у загальній системі логістичної інфраструктури повинні розглядатися як найважливіший фактор соціально-економічного розвитку територій і економічного зростання держави, що забезпечує: єдність економічного простору країни, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення територіальних продуктивних сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу регіонів країни, розширення міжнародного співробітництва, розвиток експорту транспортних послуг та реалізацію транзитного потенціалу країни в системі міжнародних транспортних коридорів (МТК).

## Список джерел

1. Сумець О.М. *Логістичні зони і інноваційні термінали – нові можливості розвитку регіонів. Логистика: проблемы и решения. 2021. № 1 (92) январь–февраль. С. 36-39.*

2. *Річкова логістика: стан, можливості, розвиток. URL : <http://agro-business.com.ua/agro/infrastruktura-rynku/item/8287-richkova-lohistyka-stan-mozhlyvosti-rozvytok.html> (дата звернення 10.10.2023).*

3. *Задачі міністерства в рамках галузі морського та річкового транспорту. URL : <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html> (дата звернення 11.10.2023).*

4. *Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року : наказ Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. URL : <https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.pdf> (дата звернення 10.10.2023).*

5. *Внутрішній водний транспорт: переваги та залученість областей і муніципалітетів. URL : <https://logistics-ukraine.com/2020/12/15/%d0%b2%d0%bd%d1%83%d1%82%d1%80%d1%96%d1%88%d0%bd%d1%96%d0%b9%d0%b2%d0%be%d0%b4%d0%bd%> (дата звернення 10.10.2023).*