

Олександра Вікторівна КУЛБАБА,

студентка групи ТТ-1905 Національного університету біоресурсів і природокористування України

Науковий керівник – БРАТІШКО Вячеслав Вячеславович,

доктор технічних наук, старший науковий співробітник, в.о. завідувача кафедри транспортних технологій та засобів у АПК Національного університету біоресурсів і природокористування України

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНА В УКРАЇНІ

Наразі в Україні поширені три способи перевезення зерна – залізничний, водний та автомобільний. Їх вибір залежить від відстані та кінцевої точки транспортування. При цьому, однією з основних проблем у перевезенні зернових є наявність бар'єрів для приватних інвестицій у логістичну інфраструктуру через недосконале державне регулювання сектору та неоптимальне управління державними активами.

На сьогодні державне регулювання у цьому секторі складне, непрозоре або ж просто часто не виконується, незважаючи на певні спроби реформувати дозвільні процедури експорту зерна. Реформа державного регулювання має бути комплексною і спрямованою на максимально можливе усунення бар'єрів для приватних компаній, що працюють на ринку аграрної логістики та мають бажання інвестувати в оновлення критичної інфраструктури. Це дозволить використати транспортний потенціал України найбільш оптимальним шляхом та забезпечити максимально сприятливі умови транспортування для експортерів зерна, з метою нарощування частки на конкурентному світовому ринку.

Також існує проблема з недостатнім використанням річкового транспорту. Сьогодні лише 3% від загального обсягу транспортування зернових в Україні здійснюється річками, або ж близько 4 млн тон, хоча у 1990 році цей обсяг оцінювався у 66 млн тон. При тому, що лише Дніпро має можливості забезпечити відносно надійний і дешевий шлях для доставки зерна від виробника до українських портів на Півдні.

Для повного використання потенціалу Дніпра необхідні інвестиції у створення річкового вантажного флоту та усунення «вузьких місць» річкової інфраструктури, таких як: поглиблення русла, подовження періоду навігації у зимовий, критичний для експорту зернових період року (листопад – травень); реформування системи навігації до сучасних стандартів, оптимізація роботи шлюзів; прибирання бар'єри для доступу іноземних судів у внутрішні води України через спрощення дозвільних процедур та зниження тарифів на послуги з навігації.

Також існує проблема з браком інвестицій у розвиток залізничного транспорту, результатом якої є велика зношеність парку вагонів та непрозорий доступ до них у «пікові» місяці експорту зернових.

Сьогодні залізничні перевезення займають домінуючу частку (понад 70%) у загальних обсягах перевезень зернових. Держава через «Укрзалізницю» диктує умови на ринку надання вагонів для перевезення зерна (хоперів). Але, водночас, не вкладає кошти у оновлення парку вагонів, який є старим і вимагає негайного оновлення (більшість вагонів експлуатуються від 20 до 30 років, тобто на межі строків фізичного зносу, за даними «Укрзалізниці» 82% хоперів мали бути списані вже 2019 року).

Наразі, Україна має достатньо потужностей зі зберігання і перевалки зерна, однак багато об'єктів є морально та фізично застарілими. Як наслідок - невиправдано високі витрати на послуги з сушки, навантаження/розвантаження, зважування тощо. Наприклад, в Україні сьогодні для завантаження повного потягу із зерном (54 вагони-хопери) із використанням застарілого обладнання необхідно до 10 днів, тоді як сучасне обладнання дозволяє робити це за 1 день, заощаджуючи витрати енергії, робочого часу, пришвидшуючи оборот (продуктивність) вагонів та локомотивів та зменшуючи втрати зерна при транспортуванні. Таким чином, інвестування в оновлення цієї інфраструктури дозволить не лише підвищити її ефективність, відповідно – знизити ціну перевезення 1 тони зерна, а і забезпечити необхідну швидкість перевезення.

Надмірне використання автомобільного транспорту у перевезенні зернових від виробника до порту теж є проблемою. Роль автомобільних перевезень у сфері аграрної логістики зростала впродовж останніх років і нині близько 30% від всіх обсягів зерна перевозиться саме автомобільними дорогами. Звичайно, використання автомобільного транспорту у перевезенні зерна до портів є важливим в цілому для роботи сектору, оскільки дозволяє забезпечити необхідну гнучкість перевезень та є «резервом» у пікові пори року. Однак використання доріг «на знос» призводить до руйнації дорожнього покриття та є менше економічно вигідним. Відтак, подорожчання вантажних перевезень дозволить спрямувати надлишковий вантажопотік, який зараз забезпечують автомобільні дороги, на залізничні та річкові маршрути.

Також, одним із напрямів подальшого розвитку зернової логістики в Україні є збільшення потужностей зернових терміналів у портах Чорного моря. Хоча потужність таких терміналів забезпечує своєчасне виконання зовнішньоекономічних угод з експорту зерна, за умов подальшого нарощування обсягів виробництва та експорту зерна їх не вистачатиме.

Список посилань

1. Маслак О., Куценко І. Необхідність розвитку зернової логістики в Україні [Електронний ресурс] / О. Маслак. Пропозиція. 2015. Режим доступу : <https://propozitsiya.com/ua/neobhidnist-rozvitku-zernovoyi-logistiki-v-ukrayini>
2. Науменко Д. Логістика зернових в Україні: бар'єри для росту експорту [Електронний ресурс] / Д. Науменко. Режим доступу : https://ukr.lb.ua/economics/2016/08/15/342521_logistika_zernovih_ukraini.html