

УДК 656.01

**СПЕЦИФІКА ДОСТАВКИ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ ЧЕРЕЗ МОРСЬКІ ПОРТИ
УКРАЇНИ***Музильов Д.О., Шраменко Н.Ю.**Харківський національний технічний університет сільськогосподарства імені
Петра Василенка*

Як свідчить досвід останніх років, Україна займає одну із лідируючих позицій на світовому ринку експортерів зернових культур. Це підтверджується зростаючим трендом обсягів експорту відповідної групи сільськогосподарської продукції [1]. Найбільші експортні вантажопотоки зернових проходять через морські порти України: це - «Південний», «Маріуполь», «Одеса» та інші [2].

За підсумками 2019 року морські порти України збільшили обсяги перевалки вантажів на 18,4% і вийшли на рекордні показники за всю історію існування. Річний обсяг перевалки вантажів 13 діючих портів вперше перевищив 160 млн. тонн [3]. Зафіксовані максимальні показники перевалки зернових вантажів і руди. Контейнерні перевезення подолали 10-річний максимум - 1 млн. TEU. Всього за 2019 рік морські порти України обробили 11 850 суден, тільки на 196 судів або 1,7% більше, ніж в минулому році. Зернові вантажі і масло склали більше третини (37,7%) від загального обсягу вантажопотоку в українських портах. Лідерами за обсягами перевалки вантажів в 2019 році стали чотири порти: Південний - 53,9 млн. т (+ 26,1% до минулого року - 2018), Миколаїв - 33,4 млн. тонн (+ 14,5%), Чорноморськ - 26,2 млн. тонн (+ 21,4%), Одеса - 25,3млн. тонн (+ 16,8%). Враховуючи встановлені статистичні данні по збільшенню обсягу відправлень на різних видах транспорту, повинна бути зацікавленість властей в розвитку транспортних систем і використуванні можливостей транзитних перевезень для прискорення економічного розвитку. Цей значущий фактор може полегшити рішення питання подолання адміністративних і бюрократичних бар'єрів.

Слід зазначити, що існує певна специфіка, яка виникає при доставці зернових до портів. Вона проявляється, в першу чергу, в технологічних аспектах перевезення. Основний транспорт, який здійснює перевезення до українських морських портів, є залізничний. Однак, суттєва нестача спеціалізованих вагонів для перевезення зерна створила ситуацію, коли доставку на великі відстані здійснюють автомобільні перевізники. При цьому, собівартість транспортування вантажівками збільшує експортну ціну зерна, що негативно впливає на конкурентоспроможність вітчизняної сільськогосподарської продукції на світовому ринку.

З іншого боку, використання великої кількості автомобілів-зерновозів створює ряд технологічних проблем, особливо з точки зору забезпечення скоординованої роботи двох видів транспорту [4, 5]. В першу чергу, це пов'язано з практичною відсутністю технічних можливостей для виконання перевалки зерна за прямим варіантом «автомобіль-судно».

Велику роль при доставці зерна відіграють склади, елеватори, місця укрупнення і т.д. Технологічний процес на складах (елеваторах), основу якого складають раціональна побудова, чітке та послідовне виконання всіх операцій, постійне вдосконалення організації праці та технологічних рішень, має відповідати оптимальним параметрам за швидкістю процесу, забезпечувати збереження вантажів, економічність витрат і високий рівень логістичного сервісу [6].

Великі українські виробники зерна, наприклад, такі як, «НУБІЛОН», для зниження вартості доставки в найближчому майбутньому планують використання ланцюга постачань із використанням річкового транспорту, для здійснення магістральних перевезень територією України. При цьому, в якості основного транспорту, що здійснює підвезення до елеваторів, які знаходяться в річковому порту, виступає автомобільний. Саме при такому варіанті побудови технологічної схеми перевезень, використання вантажівок є доцільним [7]. Бо незважаючи на велику вартість, тут в першу чергу важливі такі переваги автомобільного транспорту, як мобільність та швидкість [8].

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 (українська ділянка) – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км [9].

Але для масового використання річкового транспорту, на поточний період, більшість річкових портів України не обладнані відповідними зерноскладами для накопичення достатньої кількості вантажу для відправлення за допомогою барж-зерновозів до кінцевих пунктів експорту - морських портів.

При цьому немаловажним аспектом виступає перспектива завантаження морських суден із більшою тоннажністю, яка також свідчить на користь доцільності використання річкового сполучення, незважаючи на відносно малу швидкість перевезень. Використовуючи перевантажувальну баржу можливо здійснити завантаження корабля на рейді порту, де глибина є більшою, тому великовантажному морському транспортному засобу не потрібно заходити до порту. Це дозволяє експортувати за один технологічний цикл перевезень більшу кількість вантажу.

Отже, розвиток річкового сполучення між морськими та річковими портами України збільшить експортні потужності країни, що позитивно вплине на прибуток держави за рахунок розвитку даних перевезень.

Література:

1. N. Shramenko, D. Muzylyov, A. Manukian Analysis of the grain market in Ukraine and the directions of the development of grain cargo transportation logistics. Technical Service of Agriculture, Forestry and Transport, No 18, 70-79 (2020).
2. Бережна Н.Г., Біляєва О.С., Войтов В.А., Горяїнов О.М., Карнаух М.В., Кравцов А.Г., Кутя О.В., Музильов Д.О., Шраменко Н.Ю. Проблеми транспортно-логістичного забезпечення в аграрній галузі. Монографія. – Харків: Міськдрук, 2019. – 180 с.
3. 7. In 2019, Ukrainian seaports set a historic transshipment record.: https://cfts.org.ua/news/2020/01/15/v_2019_godu_ukrainskie_morskije_porty_ustanovili_istoriches_kiy_rekord_perevalki_56874
4. Shramenko N., Muzylyov D. Forecasting of Overloading Volumes in Transport Systems Based on the Fuzzy-Neural Model. In: Ivanov V. et al. (eds) Advances in Design, Simulation and Manufacturing II. DSMIE 2019. Lecture Notes in Mechanical Engineering. Springer, Cham, pp 311-320, (2020) https://doi.org/10.1007/978-3-030-22365-6_31
5. Shramenko N., Pavlenko O., Muzylyov D. Logistics Optimization of Agricultural Products Supply to the European Union Based on Modeling by Petri Nets. In: Karabegović I. (eds) New Technologies, Development and Application III. NT 2020. Lecture Notes in Networks and Systems, 128. Springer, Cham, 596-604. (2020).
6. Нефьодов В.М. Методика формування ресурсозберігаючої технології доставки вантажів транспортно-логістичним центром [Текст] / В.М. Нефьодов, О.В. Павленко, О.П. Калініченко // Комунальне господарство міст. - 2018. - 142. – С. 96-102.
7. Muzylyov, D., Shramenko, N.: Blockchain Technology in Transportation as a Part of the Efficiency in Industry 4.0 Strategy. In: Tonkonogyi V. et al. (eds) Advanced Manufacturing Processes. InterPartner 2019. Lecture Notes in Mechanical Engineering. Springer, Cham, 216-225 (2020). https://doi.org/10.1007/978-3-030-40724-7_22
8. Волкова Т.В. Удосконалення управління якістю доставки зерна автомобільним транспортом на території України [Текст] / Т.В. Волкова, О.В. Павленко// Комунальне господарство міст. - 2020. – 154 (1). – С. 216-222.
9. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. URL: <http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.pdf>